



Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro – UNIRIO
Centro de Ciências Humanas e Sociais – CCH



Museu de Astronomia e Ciências Afins – MAST/MCTIC

**Programa de Pós-Graduação em Museologia e Patrimônio - PPG-PMUS
Doutorado em Museologia e Patrimônio**

PATRIMÔNIO INDUSTRIAL NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO: e a preservação dos espaços correlatos

Zenilda Ferreira Brasil

UNIRIO / MAST - RJ, Maio de 2022

PATRIMÔNIO INDUSTRIAL NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO: e a preservação dos espaços correlatos

Por

Zenilda Ferreira Brasil,

*Aluna do Curso de Doutorado em Museologia e Patrimônio
Linha 02 - Museologia, Patrimônio Integral e Desenvolvimento*

Tese de Doutorado apresentada à
Coordenação do Programa de Pós-Graduação
em Museologia e Patrimônio.

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

Orientador: Professor Doutor Marcus Granato

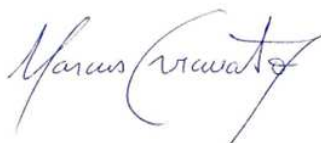
UNIRIO/ MAST - RJ, Maio de 2022

FOLHA DE APROVAÇÃO

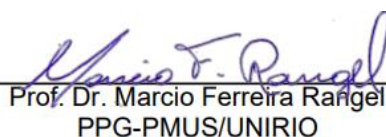
PATRIMÔNIO INDUSTRIAL NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO: e a preservação dos espaços correlatos

Tese de Doutorado submetida ao corpo docente do Programa de Pós-graduação em Museologia e Patrimônio, do Centro de Ciências Humanas e Sociais da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro – UNIRIO e Museu de Astronomia e Ciências Afins – MAST/MCTI, como parte dos requisitos necessários à obtenção do grau de Doutor em Museologia e Patrimônio.

Aprovada por



Prof. Dr. Marcus Granato
Orientador - PPGP-MUS UNIRIO/MAST



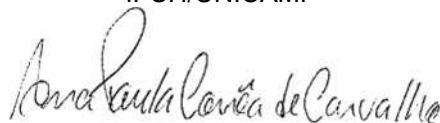
Prof. Dr. Marcio Ferreira Rafigel
PPG-PMUS/UNIRIO



Prof. Dr.ª. Luisa Maria de Mattos Rocha
PPG-PMUS/UNIRIO



Prof. Dr.ª. Cristina Meneguello
IFCH/UNICAMP



Prof. Dr.ª. Ana Paula Corrêa de Carvalho
EBA/UFRJ

Rio de Janeiro, Maio de 2022

Ficha elaborada pela Bibliotecária Reg. CRB7- 6934

B823p Brasil, Zenilda Ferreira.
Patrimônio industrial na cidade do Rio de Janeiro: e a preservação dos espaços correlatos / Zenilda Ferreira Brasil. – Rio de Janeiro, 2022.
340 f. : il.

Orientador: Prof. Dr. Marcus Granato.
Referências: f. 245-285.
Inclui apêndices e anexos.

Tese (Doutorado em Museologia e Patrimônio) – Programa de Pós- Graduação em Museologia e Patrimônio, Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro – UNIRIO; Museu de Astronomia e Ciências Afins – MAST, Rio de Janeiro, 2022.

1. Patrimônio cultural – Proteção. 2. Edifícios industriais. 3. Patrimônios industriais – Preservação. 4. Museus industriais e técnicos – Rio de Janeiro. I. Granato, Marcus. II. Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro. III. Museu de Astronomia e Ciências Afins. Programa de Pós-Graduação em Museologia e Patrimônio. IV. Título.

CDU 719

DEDICATÓRIA

“In Memoriam” a minha amada mãe, amiga, protetora, sábia, carinhosa e acima de tudo incentivadora dos meus estudos e que com certeza está orgulhosa por ter concluído meu doutorado. A ela dedico essa pesquisa!

AGRADECIMENTOS

Ao mundo espiritual

Agradeço primeiramente a Deus, por ter me concedido saúde física e mental em um período tão difícil que passamos nos últimos anos. Estendo meus agradecimentos aos bons espíritos e ao meu anjo guardião que me deram equilíbrio emocional, serenidade e sabedoria para que eu mantivesse o foco na minha pesquisa e não sucumbisse.

Ao mundo terreno

Ao meu orientador

Agradeço ao meu orientador o professor doutor Marcus Granato, que mesmo diante de tantas incertezas ocorridas nos últimos anos, soube manter a serenidade e me orientar, mesmo de forma remota me dando condições de finalizar minha pesquisa.

A minha banca

Pelos conselhos que só engrandeceram minha pesquisa. A todos vocês muito obrigada!

A minha família

A minha irmã querida que muito colaborou com a minha pesquisa, me acompanhando nas visitas técnicas, me ajudando nos registros fotográficos, lendo meus capítulos, enfim, participando ativamente da minha pesquisa.

Aos meus amigos queridos

A Cláudia Penha dos Santos, museóloga do Núcleo de Documentação do Museu de Astronomia e Ciências Afins – MAST, que sempre me apoiou e incentivou, realizando alguns registros fotográficos, lendo meus textos e me indicando referências bibliográficas.

A Érica Sales de Carvalho, museóloga, historiadora e funcionária da UNIRIO que muito me ajudou a encontrar algumas fontes de pesquisas.

A Adriana de Fátima Barreira, museóloga do Museu da República/IBRAM, que me acompanhou em algumas visitas técnicas.

A Marcio Ferreira Rangel, museólogo, pesquisador do Museu de Astronomia e Ciências Afins – MAST, professor doutor do Programa de Pós-graduação em Museologia e Patrimônio (PPG-PMUS) e membro interno da minha banca de doutorado, que muito me incentivou na vida profissional e pessoal.

A Marta Clemente, técnica de C&T da Fundação Casa de Rui Barbosa, por muito ter me ajudado com empréstimo de livros.

A Ingrid Ribeiro Nascimento Cardoso, museóloga que também colaborou com minha pesquisa, realizando alguns registros fotográficos.

A Guadalupe Campos, museóloga e Arqueóloga pelos inúmeros incentivos.

Aos Profissionais

Ao Adernilson, assessor de operação da Secretaria de Transportes que muito me auxiliou nas mínimas dúvidas quanto ao funcionamento dos bondes.

A Dandara Gomes Rocha, assessora de comunicação da Superintendência Regional Oeste, da Companhia de Limpeza Urbana da cidade do Rio de Janeiro (COMLURB), por colaborar com a pesquisa, fornecendo material sobre a antiga Usina de Bondes de Campo Grande e, indicando outros profissionais a participarem.

A Denir da Silva Guedes Filho, analista técnico administrativo, da Superintendência Regional Oeste, da COMLURB, pelos esclarecimentos sobre a Usina de Bondes de Campo Grande.

A Djadjingu Quaresma Cardoso Pimentel Neto, museólogo e analista de patrimônio Jr. do Instituto Light que gentilmente me recebeu e esclareceu dúvidas sobre o espaço do Centro Cultural Light.

A Felipe Carvalho, ex supervisor do Ecomuseu do Quarteirão Cultural do Matadouro de Santa Cruz, me forneceu material sobre o Ecomuseu;

A Felipe Ramalho Rufino e Cláudio Vilena, técnicos de C&T da Biblioteca São Clemente da Fundação Casa de Rui Barbosa, por terem me atendido tão gentilmente na Biblioteca.

A Flávia Luciana de Oliveira, operadora de caixa do Supermercado Extra Boulevard, de Vila Isabel, por me fornecer maiores informações junto ao gerente sobre a localização das placas informativas espalhadas pela antiga instalação industrial.

A Lucimar Straub, funcionária da Secretaria de Transporte do Estado do Rio de Janeiro que muito me ajudou a ter acesso a antiga garagem e oficina de bondes de Santa Teresa.

A Luís Felipe Amaral, arquiteto e chefe da comunicação do Centro Cultural Light que permitiu meu acesso ao acervo da Light.

A Luisa Rocha, museóloga, professora doutora do Programa de Pós-graduação em Museologia e Patrimônio (PPG-PMUS) e membro interno da minha banca de doutorado, por me fornecer material sobre o Museu-Sítio Arqueológico Casa dos Pilões e sobre o Museu Agrícola e Industrial do Jardim Botânico.

A Marconi Andrade, restaurador, comprador de parte do acervo do Museu do Gás que foi descartado e vendido em feira de antiguidades na Praça XV de Novembro (RJ) que me forneceu informações sobre o referido acervo.

A Mário Franklin de Lima Júnior, arquiteto e professor da UNISUAM / FAETEC que me forneceu material para a compreensão sobre as diversas formas de intervenções arquitetônicas.

A Paulo César Pessanha, assistente administrativo da Secretaria de Transporte do Estado do Rio de Janeiro (atendente do Museu do Bonde/ Estação Carioca, Centro), que gentilmente me forneceu informações sobre o museu.

A Paulo Fontes, historiador, professor doutor da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), por me ajudar a entender os caminhos do patrimônio industrial na cidade do Rio de Janeiro.

A Renata Santos, historiadora e responsável pelo Museu-Sítio Arqueológico Casa dos Pilões, por me fornecer informações sobre o museu;

A Zeni Silva, administradora do Museu do Bonde – EFCB cedida para a Secretaria Estadual de Transportes que me guiou na antiga garagem e oficina de Bondes de Santa Teresa.

E a Magna Farias por ter normatizado minha tese.

EPÍGRAFE



Escultura em bronze representando a "Indústria" de H. Truci. Século XIX. 39,0 cm (altura total).

Fonte: Acervo Brasil Leilões. Disponível em:

<https://www.acervobrasil.leil.br/peca.asp?ID=5902759>.

A indústria é uma atividade
de muita transformação
transforma a matéria-prima
através da produção
em um produto acabado
para a utilização

começou com o artesanato
do trabalhador artesão
quando ela atuava
desde elaboração
até a etapa final
da comercialização

para a manufatura
a indústria evoluiu
produzindo em máquinas simples
a produção subiu
mas o trabalho manual
nessa fase persistiu

a "maquinofatura" apareceu
com a Revolução Industrial
a produção cresceu
em escala mundial
quase que desapareceu
o trabalho manual

a revolução consagrou
o trabalho assalariado
quem no campo trabalhou
viu-se, então, obrigado
a migrar para a cidade
para ficar empregado

Karl Marx analisou
a questão da mais-valia
a apropriação do trabalho
era assim que consistia
o trabalhador trabalhava
e o proprietário enriquecia [...]

(Poema: A Indústria.
Autor: Edivaldo Bessa Pereira)

BRASIL, Zenilda Ferreira. Patrimônio industrial na cidade do Rio de Janeiro: a preservação dos espaços correlatos. 2022. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Museologia e Patrimônio, UNIRIO/MAST, Rio de Janeiro, 2022, 319 f. Orientador: Marcus Granato. UNIRIO/MAST. 2022. Tese.

RESUMO

A presente tese tem como proposta contribuir para a reflexão acerca dos patrimônios industriais, especificamente analisar os novos usos desses patrimônios localizados na cidade do Rio de Janeiro e tombados pelos órgãos de proteção ao patrimônio. Destinados, na atualidade, para fins culturais, comerciais e sociais, esses patrimônios, após intervenções arquitetônicas, apresentam como tendência o apagamento de suas características industriais. Assim, contraditoriamente, para a sustentabilidade dessas edificações, a aquisição de novos usos é um caminho para a sua preservação. Conseqüentemente, um dos questionamentos dessa pesquisa é se tais patrimônios, uma vez musealizados, poderiam ou não conservar seus traços industriais, principalmente mantendo acervos pertinentes às suas antigas funções. Para entender esse processo, investigamos como se configura o que se denomina como patrimônio industrial, sua definição e os desdobramentos do termo; os critérios de salvaguarda adotados pelas agências responsáveis pela proteção do patrimônio cultural brasileiro; as legislações pertinentes ao patrimônio cultural; e se os museus instalados nessas edificações podem ser considerados museus industriais e técnicos. Com base nesses questionamentos, traçamos um panorama do perfil industrial da cidade do Rio de Janeiro de meados do século XIX até a segunda metade do século XX, apontando as alterações decorrentes dos diversos planos e reformas urbanísticas e como essas mudanças interferiram na preservação do patrimônio industrial carioca. Os procedimentos metodológicos adotados no desenvolvimento desta pesquisa consistiram em levantamentos em periódicos publicitários e estatísticos acerca dos empreendimentos instalados na cidade do Rio de Janeiro; pesquisa de campo para observação dos patrimônios industriais na cidade do Rio de Janeiro; estudo das políticas de preservação e legislações pertinentes ao patrimônio cultural nas esferas federal, estadual e municipal; e visitas técnicas aos museus instalados em edificações industriais e infraestruturas que deram suporte a esse desenvolvimento. Em relação aos museus, foi adotado como método de avaliação o exame das exposições permanentes e/ou temporárias buscando identificar as conexões entre os acervos e o ambiente e se as narrativas expositivas abordavam questões pertinentes aos museus industriais e técnicos: a valorização do trabalho, o trabalhador e as técnicas e as tecnologias utilizadas. Os resultados da pesquisa são apresentados através de diversos recursos como gráficos, quadros, tabelas, esquemas e mapas de localização da cidade. A tese apresenta como resultado a percepção de que a legislação brasileira, de certa forma, abrange o patrimônio industrial e que as conversões funcionais garantem, de alguma maneira, a permanência da edificação industrial e de suas infraestruturas apesar das descaracterizações. Com relação aos museus identificados na cidade do Rio de Janeiro e instalados em antigas edificações industriais, esses não podem ser classificados como museus industriais e técnicos, se considerarmos a forma como são interpretadas suas coleções. Indica-se como proposta para a continuidade da

investigação na área, a realização de projetos com o intuito de mapeamento desses vestígios industriais e as infraestruturas que compõem o patrimônio industrial da cidade do Rio de Janeiro, além de inventários dos empreendimentos ainda em atividade na cidade, com potencial, no futuro, com o término de suas funções, de se tornarem patrimônios industriais. Quanto aos museus com acervos industriais e técnicos, encontros, seminários e congressos deveriam reunir profissionais para ampliar o debate, sobre museus de indústria ou museus industriais e técnicos e o papel que esses museus desenvolvem na sociedade, no sentido de propiciar a adaptação e complementação de seus acervos e exposições para que se caracterizem como museus industriais.

Palavras-chave: Patrimônio Industrial; Preservação; Rio de Janeiro; Conversão funcional: Museus industriais e técnicos.

BRAZIL, Zenilda Ferreira. Industrial Heritage in the Rio de Janeiro City: the preservation of these spaces. 2022. Thesis (Doctorate) – Postgraduate Program in Museology and Heritage, UNIRIO/MAST, Rio de Janeiro 2022. 319 f. Supervisor: Marcus Granato. UNIRIO/MAST. 2022. Thesis.

ABSTRACT

The present thesis aims to contribute to the reflection on industrial heritage, specifically to analyze the new uses of these heritage sites located in the Rio de Janeiro city and listed by the heritage protection agencies. Currently intended for cultural, commercial and social purposes, these patrimonies, after architectural interventions, tend to erase their industrial characteristics. Thus, contradictorily, for the sustainability of these buildings, the acquisition of new uses is a way to preserve them. Consequently, one of the questions of this research is whether such patrimonies, once musealized, could or could not preserve their industrial traits, mainly maintaining collections relevant to their former functions. To understand this process, we investigated how what is called industrial heritage is configured, its definition and the developments of the term; the safeguard criterion adopted by the agencies responsible for the protection of brazilian cultural heritage; legislation pertaining to cultural heritage; and if the museums installed in these buildings can be considered industrial and technical museums. Based on these questions, we traced an overview of the industrial profile of the Rio de Janeiro city from the mid-nineteenth century to the second half of the twentieth century, pointing out the changes resulting from the various urban plans and reforms and how these changes interfered in the preservation of industrial heritage from Rio. The methodological procedures adopted in the development of this research consisted of surveys in advertising and statistical periodicals about the enterprises installed in the Rio de Janeiro city; field research to observe industrial heritage in the Rio de Janeiro city; study of preservation policies and legislation pertaining to cultural heritage at the federal, state and municipal levels; and technical visits to museums installed in industrial buildings and infrastructures that supported this development. In relation to museums, the examination of permanent and/or temporary exhibitions was adopted as an evaluation method, seeking to identify the connections between the collections and the environment and whether the expository narratives addressed issues relevant to industrial and technical museums: the valorization of work, the worker and the techniques and technologies used. Research results are presented through various resources such as graphs, charts, tables, diagrams and city location maps. The thesis presents as a result the perception that the brazilian legislation, in a way, covers the industrial heritage and that the functional conversions guarantee, in some way, the permanence of the industrial building and its infrastructures despite the mischaracterizations. Regarding the museums identified in the Rio de Janeiro city and installed in old industrial buildings, these cannot be classified as industrial and technical museums, if we consider the way in which their collections are interpreted. It is indicated as a proposal for the continuity of the investigation in the area, the accomplishment of projects with the intention of mapping these industrial vestiges and the infrastructures that make up the industrial heritage of the Rio de Janeiro city, in addition to inventories of the enterprises still in

activity in the city, with the potential, in the future, with the end of their functions, to become industrial heritage. As for museums with industrial and technical collections, meetings, seminars and congresses should bring together professionals to broaden the debate on industry museums or industrial and technical museums and the role that these museums develop in society, in order to facilitate the adaptation and complementation of their collections and exhibitions so that they can be characterized as industrial museums.

Keywords: Industrial Heritage; Preservation; Rio de Janeiro; Functional conversion; Industrial and technical museums.

SIGLAS E ABREVIATURAS UTILIZADAS

ACRJ - Associação Comercial do Rio de Janeiro

AEBT - Área de Entorno do Bem Tombado

APACs - Áreas de Proteção do Ambiente Cultural

CAPCF - Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário

CCPL - Cooperativa Central de Produtores de Leite

CEDAE - Companhia Estadual de Águas e Esgotos

CEG - Companhia Estadual do Gás

CENTRAL - Companhia Estadual de Engenharia de Transporte e Logística

CET - Conselho Estadual de Tombamento

CLT - Consolidação das Leis Trabalhistas

CMB – Casa da Moeda do Brasil

CMPC - Conselho Municipal de Proteção do Patrimônio Cultural

CNM – Cadastro Nacional de Museus

CNRC - Centro Nacional de Referência Cultural

CODIN- Companhia de Distritos Industriais

CNRC - Conselho Nacional de Referência Cultural

COPEG - Companhia de Progresso Industrial da Guanabara

CPHFRJ - Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro

CSN - Companhia Siderúrgica Nacional

CTC - Companhia de Transportes Coletivos

DAE - Departamento de Águas e Esgotos

DEPAM - Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização

DES - Departamento de Esgotos Sanitários

DLU - Diretoria de Limpeza Urbana

DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

DPHA - Divisão do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Guanabara

DPI - Departamento do Patrimônio Imaterial

EPE - Empresa de Pesquisa Energética

FIRJAN- Federação das Indústrias

FNPM - Fundação Pró-Memória

IAB - Instituto de Arquitetos do Brasil

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IBRAM – Instituto Brasileiro de Museus

IBMEC - Instituto Brasileiro de Mercado de Capitais

ICOMOS - International Council on Monuments and Sites

Inepac - Instituto Estadual do Patrimônio Cultural

INRC - Inventário Nacional de Referências Culturais

IRPH - Instituto Rio Patrimônio da Humanidade

***IPHAN** - Instituto Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

LEHMT - Laboratório de Estudos de História dos Mundos do Trabalho

MHN - Museu Histórico Nacional

PDN - Programa Nacional de Desestatização

PRESERFE - Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário

PRESERVE - Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes

RFFSA - Rede Ferroviária Federal S.A.

SEAERJ - Sociedade de Engenheiros e Arquitetos do Estados do Rio de Janeiro

SMPU – Secretaria Municipal de Planejamento Urbano

SETRANS - Secretaria Estadual de Transportes do Rio de Janeiro

SUBPC - Subsecretaria do Patrimônio Cultural, Intervenção Urbana, Arquitetura e Design

SURSAN - Superintendência de Urbanização e Saneamento

TICCIH - The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage

TICCIH-BRASIL - Comitê Brasileiro para Conservação do Patrimônio Industrial

UNESCO - Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura

* O IPHAN teve as seguintes denominações:

SPHAN – Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional de 1937 a 1946

DPHAN – Departamento do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional de 1946 a 1970

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional de 1970 a 1979

SPHAN – Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional de 1979 a 1981

SPHAN – Subsecretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional 1981 a 1985

SPHAN – Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional de 1985 a 1990

IBPC – Instituto Brasileiro do Patrimônio Cultural de 1990 a 1994

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional de 1994 em diante.

Fonte: MOTTA, Lia. **Patrimônio urbano e memória social: práticas discursivas e seletivas de preservação cultural 1975 a 1990**. Orientador: Paulo André Parente. 2000. 168 f. Dissertação (Mestrado em Memória Social e Documento) – Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2000. Disponível em: <http://www.repositorio-bc.unirio.br:8080/xmlui/bitstream/handle/unirio/12610/Dissert%C3%A7%C3%A3o%20Lia%20Motta%20UNIRIO%202000.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 30 dez. 2020.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

	Pág.
Figura 1 - Fábrica de Gás do Aterrado (1856). Litografia. Autor: Pieter Gotfred Bertichen	15
Figura 2 - Anúncio publicitário da Companhia de Carris de Ferro da Tijuca	15
Figura 3 - Anúncio publicitário “The Rio de Janeiro City Improvements Company Ltd.”	16
Figura 4 - Anúncio publicitário da firma francesa Aleixo Gary & Cia.	16
Figura 5 - Anúncio publicitário da Perfumaria Kanitz	17
Figura 6 - Rótulo da “Manufactura de Cerveja Brahma Villiger & Companhia”	17
Figura 7 - Anúncio publicitário da Companhia Progresso Industrial (Fábrica Bangu)	31
Figura 8 - Anúncio publicitário dos importadores Victor Uslaender & C ^a .	34
Figura 9 - Anúncio publicitário dos importadores Borlido Moniz & C ^a .	34
Figura 10 - Vista aérea da Fábrica Cruzeiro com suas vilas operárias e terrenos adjacentes. Andaraí. 1911	35
Figura 11 - Fachada da Companhia Progresso Industrial (Fábrica Bangu)	36
Figura 12 - Cartão postal. Vista da Praça 15 de Novembro, 1909 (centro). Impresso na França	51
Figura 13 - Cartão postal. Vista da entrada da Barra do Rio de Janeiro, 1906 (zona sul). Impresso na França	51
Figura 14 - Cartão postal. Vista do bairro da Glória, ao fundo Morro do Pão-de-Açúcar, 1908 (zona sul). Impresso na Alemanha	51
Figura 15 - Cartão postal. Vista da Praça Tiradentes, 1911 (centro). Impresso na Inglaterra	51
Figura 16 - Rótulo da cerveja Hanseática, da Companhia Hanseática (Vila Isabel)	57
Figura 17 - Anúncio publicitário da Imperial Fábrica de Rapé Paulo Cordeiro, 1848 (Tijuca)	57
Figura 18 - Mapa dos Distritos Industriais da Cidade do Rio de Janeiro	83
Figura 19 e 20 - A preferência por mulheres e crianças nas tarefas que não exigiam força braçal tinha explicação no preconceito industrial burguês de que estes dois grupos de trabalhadores seriam mais facilmente domesticados, ou seja, mais fáceis de serem disciplinados e intimidados	111
Figura 21 - Mulheres operárias da Companhia União Mercantil, seção de tecelagem. (Fernão Velho, Alagoas)	114
Figura 22 - Trabalho infantil na indústria, [S./], s.d.	114
Figura 23 - Esquema com a configuração do patrimônio industrial na atualidade, a partir da compreensão da autora da presente tese	124
Figura 24 - Rede de distribuição de energia elétrica, a partir das hidrelétricas	126

Figura 25 - Gráfico com o demonstrativo dos patrimônios industriais tombados nas três esferas administrativas do poder executivo entre os anos de 1930 e 2000	174
Figura 26 - Gráfico demonstrativo do quantitativo de instalações fabris e industriais inauguradas na cidade do Rio de Janeiro, em meados do século XIX até a década de 1940	175
Figura 27 - Gráfico demonstrativo dos períodos de maior fechamento dos empreendimentos industriais na cidade do Rio de Janeiro	177
Figura 28 - Fachada da Antiga Fábrica de Fogões Progresso. Atual Centro Cultural Fundação Progresso	183
Figura 29 - Detalhe de um dos nichos da fachada da antiga Fábrica de Cofre e Fogões Progresso	183
Figura 30 - Na fachada do atual Supermercado Extra Boulevard, na Tijuca, o nome da antiga Fábrica de cerveja. Companhia Hanseática (Brahma).	184
Figura 31 - Anúncio da Fábrica de Cofres e Fogões L. B. de Almeida e & Cia.	185
Figura 32 - Seção de Fundação da Fábrica D'Almeida e Comércio de Cofres e Fogões	185
Figura 33 - Interior da Companhia Hanseática: parte da seção de fabricação no pavimento inferior; casa das caldeiras e casa das máquinas	186
Figura 34 - Interior da Companhia Hanseática: casa de fabricação; câmaras frigoríficas e outra parte da casa de fabricação	186
Figura 35 - Desenho de reconstituição da Fábrica de Pólvora, c. 1940	213
Figura 36 - Remanescente do portal da antiga Fábrica de Pólvora (Jardim Botânico)	214
Figura 37 - Oficina de Pilões	214
Figura 38 - Plano Inclinado de Santa Teresa	216
Figura 39 - Antigas instalações do Plano Inclinado. Oficinas e garagem dos bondes de Santa Teresa	217
Figura 40 - Antigo galpão de pinturas de carros da Estrada de Ferro D. Pedro II	219
Figura 41 - Museu-Sítio Arqueológico Casa dos Pilões.	223
Figura 42 - Interior do Museu-Sítio Arqueológico Casa dos Pilões	223
Figura 43 - Maquete sobre o funcionamento da Oficina de Pilões	224
Figura 44 - Painel demonstrativo do trabalho escravo na produção da pólvora nas oficinas sob vigilância	244
Figura 45 - Fachada do Museu do Bonde/ Estação Carioca, Centro	230
Figura 46 - Fachada do Museu do Bonde de Santa Teresa	230
Figura 47 - Exposição do Museu do Bonde, manequins uniformizados de motorneiro e condutor	231
Figura 48 - Museu do Trem, do Engenho de Dentro	234
Figura 49 - Acervo do Museu do Trem, do Engenho de Dentro	234

LISTA DE QUADROS

	Pág.
Quadro 1- Resumo dos principais planos e reformas urbanísticas implantadas na Cidade do Rio de Janeiro do final do século XIX até os dias atuais	76
Quadro 2 - Políticas de Preservação do Patrimônio Cultural do IPHAN, a partir de legislações, que se relacionam, de alguma forma, com o patrimônio industrial	141
Quadro 3 - Termos encontrados nos dicionários consultados	165
Quadro 4 - Demonstrativo dos patrimônios industriais convertidos funcionalmente na cidade do Rio de Janeiro para a área cultural	168
Quadro 5 - Demonstrativo dos patrimônios industriais convertidos funcionalmente na cidade do Rio de Janeiro para a área social	169
Quadro 6 - Demonstrativo dos patrimônios industriais convertidos funcionalmente na cidade do Rio de Janeiro para a área comercial	171
Quadro 7 - Identificação das informações “in loco” das edificações industriais e correlatas na cidade do Rio de Janeiro	178
Quadro 8 – Principais Exposições Nacionais	197
Quadro 9 - Tipos de bondes e suas finalidades	226

LISTA DE TABELAS

	Pág.
Tabela 1. Demonstrativo dos empreendimentos fabris da cidade do Rio de Janeiro, entre os anos de 1859 e 1889	19
Tabela 2. Demonstrativo da indústria alimentícia, com destaque para a indústria de bebidas para os anos de 1859 a 1889	21
Tabela 3. Demonstrativo da indústria do vestuário, com destaque para a indústria dos acessórios para os anos de 1859 a 1889	23
Tabela 4. Demonstrativo das maiores incidências de fábricas entre os anos de 1859 e 1889	24
Tabela 5. Demonstrativo de maior incidência de fábricas da indústria química para o segundo período imperial	27
Tabela 6. Demonstrativos dos investimentos fabris da cidade do Rio de Janeiro entre os anos de 1899 e 1929	32
Tabela 7. Demonstrativo das indústrias que mais se desenvolveram no período de 1899 a 1929	37
Tabela 8. Demonstrativos dos investimentos fabris da cidade do Rio de Janeiro entre os anos de 1939 e 1959	41

SUMÁRIO

	Pág.
INTRODUÇÃO	2
Cap. 1 O RIO DE JANEIRO INDUSTRIAL	13
1.1 – O Perfil Industrial da Cidade do Rio de Janeiro	14
1.2 – A Construção Imagética da Cidade	46
1.2.1 – Reforma Pereira Passos	47
1.2.2 – Plano Agache	54
1.2.3 – Plano das Cidades	58
1.2.4 – Plano Piloto do Rio de Janeiro	61
1.2.5 – Plano Doxiadis	62
1.2.6 – Plano Piloto da Baixada de Jacarepaguá	66
1.2.7 – PUB-RIO, os Distritos Industriais e a CODIN	67
1.2.8 – Plano Diretor da Cidade	70
1.2.9 – Plano Estratégico da Cidade	71
1.2.10 – Plano de Políticas Públicas – Legado	73
Cap. 2 O PATRIMÔNIO CULTURAL E SUAS MÚLTIPLAS FACES: a origem do patrimônio industrial	87
2.1 – A Evolução do Termo Patrimônio Cultural	87
2.2 – Conceito de Patrimonialização	100
2.3 – Configuração do Patrimônio Industrial	108
Cap. 3 PANORAMA DAS POLÍTICAS DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL NO RIO DE JANEIRO: uma análise em relação ao patrimônio industrial	133
3.1 – Panorama das Políticas de Preservação do Patrimônio Cultural no Brasil: reverberações na cidade do Rio de Janeiro	133
3.2 – Políticas de Preservação do Patrimônio Cultural no Estado do Rio de Janeiro	146
3.3 – Políticas de Preservação do Patrimônio Cultural no Município do Rio de Janeiro	152
Cap. 4 OS PATRIMÔNIOS INDUSTRIAIS NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO E SEUS NOVOS USOS: a preservação dos espaços correlatos	161
4.1 – As Terminologias	161
4.2 – Os Patrimônios Industriais na Cidade do Rio de Janeiro	167
4.3 – A Preservação dos Patrimônios Industriais na Cidade do Rio de Janeiro e seus Novos Usos	181

4.4 – O Patrimônio Industrial Musealizado na Cidade do Rio de Janeiro	189
4.4.1 – Conceito de Museu	190
4.4.2 – Conceito de Musealização	193
4.4.2.1 – A Musealização de Edificações Industriais	194
4.4.3 – O Surgimento dos Museus Industriais e Técnicos	195
4.4.4 – Os Museus Industriais e Técnicos: conceituação	203
4.4.5 – Museus Instalados em Edificações Industriais e Correlatas	208
4.4.5.1 – Breve Histórico das instalações Industriais e Correlatas	211
4.4.5.2 – Museu-Sítio Arqueológico Casa dos Pilões	220
4.4.5.3 – Museu do Bonde	224
4.4.5.4 – Museu do Trem	231
 CONSIDERAÇÕES FINAIS	 238
 REFERÊNCIAS	 245
 APÊNDICES	 286
Apêndice A – Relação dos empreendimentos fabris e industriais da cidade do Rio de Janeiro a partir de meados do século XIX e as infraestruturas que deram suporte a industrialização carioca que ainda se encontram no cenário urbano da cidade	287
Apêndice B – Relação das indústrias localizadas nos distritos industriais da cidade do Rio de Janeiro	291
Apêndice C – Informações em placas, banners e painéis, que identificam as antigas funções dos patrimônios industriais convertidos funcionalmente na cidade do Rio de Janeiro	293
 ANEXOS	 301
Anexo A – Resultado geral do “Inquérito Industrial”, segundo as Unidades da Federação – 1907	302
Anexo B – Tombamentos de instalações associadas ao patrimônio industrial realizados pelos IPHAN entre as décadas de 1970-1990	303
Anexo C – Pedidos de tombamentos indeferidos e/ou em situação de instrução pelo IPHAN, de instalações e bens móveis ligadas à indústria realizados entre as décadas de 1980-1990	305
Anexo D – Patrimônio ferroviário do Estado do Rio de Janeiro inserido na “Lista do Patrimônio Ferroviário” do IPHAN	308
Anexo E – Relação das ações implementadas aos patrimônios industriais tombados nos estados, selecionados para o “Programa de Preservação de Cidades Históricas”	311
Anexo F – Relação dos reservatórios do Estado do Rio de Janeiro tombados pelo Inepac em 09/12/1998 no processo 18/001.542/1998	314
Anexo G – Relação dos bens culturais do “Sistema Ferroviário do Estado do Rio de Janeiro” inventariados pelo Inepac – Linha Centro	315

Anexo H – Áreas de Proteção do Ambiente Cultural da cidade do Rio de Janeiro	318
Anexo I – Museus instalados em antigas edificações que serviram ao desenvolvimento industrial e urbano da cidade do Rio de Janeiro	319

INTRODUÇÃO

INTRODUÇÃO

A presente pesquisa tem como objeto de estudo os patrimônios industriais, edificados na cidade do Rio de Janeiro, tombados e que adquiriram novos usos, inclusive como museus. A escolha do tema dessa tese não foi aleatória. Desde 2009 venho me dedicando à pesquisa do patrimônio industrial no Brasil, em especial na cidade do Rio de Janeiro, publicando artigos sobre o tema, além de participar em pesquisas sobre a valorização do patrimônio da ciência e da tecnologia no país¹.

O interesse pela preservação do patrimônio industrial teve início na Inglaterra e a discussão sobre o tema surgiu com ênfase, no século XX, após a Segunda Guerra Mundial. A destruição de diversos prédios industriais, principalmente na Inglaterra, gerou, em meados de 1950, inúmeros movimentos em defesa da recuperação dessas instalações, consideradas relevantes para o desenvolvimento industrial inglês. Nessa época, se utilizava a expressão “arqueologia industrial”. Contudo, a partir de 1960, face à destruição de importantes testemunhos da arquitetura industrial, o tema ganhou o interesse da opinião pública.

O movimento em defesa da preservação do patrimônio industrial se ampliou e se estendeu a outros países, promovendo inventários sistemáticos, voltados para a proteção da herança dos processos industriais. A iniciativa inglesa influenciou toda a Europa na preservação do seu patrimônio industrial, tornando-se a Inglaterra líder na preservação dessa categoria de patrimônio. Como forma de consolidar essas iniciativas, foi criado, em 1978, *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage* – TICCIH (Comitê Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial), organização mundial que atua também como consultora do *International Council on Monuments and Sites - ICOMOS* (Conselho Internacional de Monumentos e Sítios), para esse tipo de patrimônio. Diversas áreas do conhecimento como a História e a Economia, por exemplo, estudavam a questão do patrimônio industrial, mas com ênfase apenas no processo de industrialização.

Diante da inquietação dos profissionais envolvidos com a salvaguarda dos remanescentes industriais, realizaram-se, em diversos países, intercâmbios e reuniões científicas nacionais e internacionais, com a colaboração de órgãos dedicados ao tema. Esses movimentos culminaram, em 2003, na elaboração da Carta de *Nizhny Tagil* (TICCIH, 2003), na Conferência do TICCIH na Rússia. A carta estipulava as linhas de

¹ Ver currículo Lattes. Disponível em: <http://lattes.cnpq.br/0426608901256782>

compreensão do patrimônio industrial e da arqueologia industrial e definia o recorte cronológico para investigação dessa categoria de patrimônio. O período de abrangência e de maior relevância para os estudos do patrimônio industrial vai dos primórdios da “Revolução Industrial”, a partir da segunda metade do século XVIII, até os dias atuais. Esses estudos deveriam, segundo a Carta, incorporar as origens pré e pós-industriais, não negligenciando a investigação das técnicas de produção e a história da tecnologia (TICCIH, 2003, p. 3).

Acompanhando as mudanças ocorridas na sociedade nos últimos tempos e necessitando a Carta de *Nizhny Tagil* de atualização, o TICCIH-Espanha, em colaboração com o *Centro de Estudios Andaluces*, elaborou a “Carta de Sevilha de Patrimônio Industrial” (TICCIH-ESPANHA, 2018), no âmbito do VII Seminário de Paisagens Industriais da Andaluzia (Espanha). A referida carta apresenta “uma revisão crítica, transversal e multidisciplinar da mudança de paradigma que se produziu sobre o patrimônio industrial nas três últimas décadas”, afetando também o patrimônio cultural. Dentre as recomendações, se insere contemplar o papel que as mulheres têm exercido nos processos econômicos, nos espaços de sociabilidade nas ciências e na técnica (TICCIH-ESPANHA, 2018, p. 22).

Voltando o foco da pesquisa para o panorama brasileiros, o desenvolvimento industrial no país teve início no Rio de Janeiro, a partir da segunda metade do século XIX². Pequenas fábricas começaram a surgir com a vinda da família real portuguesa para a Colônia e com a “Abertura dos Portos”, em 1808 (OLIVEIRA; RICUPERO, 2007, p. 179). A revogação do alvará, em 1809, que proibia toda movimentação industrial na Colônia (GONÇALVES, 1984, p. 106), foi o elemento fundamental para o início dessa atividade na capital (Rio de Janeiro). Outras iniciativas também favoreceram essa abertura ao longo do século XIX, como a implantação da “Tarifa Alves Branco”, em 1844, que elevava as taxas médias de importação, e a “Lei Eusébio de Queirós”, em 1850, que proibia o tráfico de escravos (MATTOS, DOTTORI; SILVA, 1972, p. 97). A partir

² “A noção de que a economia brasileira, até a I Guerra Mundial era totalmente agrícola e que a maioria dos produtos manufaturados tinha de ser importado tem sido posta em dúvida por grande número de economistas e historiadores [...]. A luz da literatura revisionista e de novos dados que surgiram com essa literatura, bem como de dados coletados por uma equipe de economistas e historiadores, identificaram uma série de estágios no desenvolvimento industrial do Brasil. Esses estágios ajudaram a esclarecer a natureza das forças que causaram o crescimento na estrutura e funcionamento da economia brasileira. [...]. Dados estatísticos indicam que o crescimento industrial do Brasil se tornou significativo durante a década de 1880 e continuou pelas três décadas seguintes. Exemplo desse crescimento ocorreu entre os anos de 1885 e 1905, no qual a produção de tecido de algodão aumentou 10 vezes e quase dobrou no ano seguinte. Em 1885 havia no país 48 indústrias têxteis de algodão e em 1905, 110 indústrias da mesma natureza” (BAER, Werner. **A industrialização e o desenvolvimento econômico**. 6. ed. Rio de Janeiro: FGV, 1985, p. 285-287).

dessas medidas, o Rio de Janeiro deu os primeiros passos em direção ao seu desenvolvimento industrial. Importantes personagens participaram desse processo, como o barão de Mauá e Thomas Cochrane, dentre inúmeros outros, que investiram na produção de bens e serviços. Esses incentivos em prol de um desenvolvimento industrial se estenderam do período imperial até os primórdios da República, fase na qual importantes fábricas se instalaram na cidade, como a Fábrica de Cofres Progresso, fundada em 1881 no bairro da Lapa, no centro do Rio de Janeiro, que produzia fogões e cofres, e a Companhia Progresso Industrial do Brasil, conhecida como Fábrica Bangu, uma das primeiras indústrias têxteis do país, fundada em 1893, localizada no bairro de Bangu, na zona oeste da cidade. Os remanescentes dessas duas companhias são ainda encontrados no cenário urbano da cidade, mas com novos usos. Cabe ressaltar que essas fábricas eram, na sua maioria, de bens de consumo não duráveis, destacando-se também as indústrias de móveis (bens duráveis). Imigrantes europeus também tiveram importantes participações nesse processo industrial do Rio de Janeiro, como o suíço Joseph Villiger um dos fundadores da “Manufactura de Cerveja Brahma” Villiger & Companhia, fundada no bairro do Catumbi, em 1888 (BRASIL, 2012, p. 2).

No primeiro período republicano (1889-1930), a indústria brasileira foi se desenvolvendo aos poucos, principalmente na produção de tecidos e na transformação de alimentos. Em 1907, no primeiro “levantamento industrial” brasileiro, constatou-se a existência de 3.000 estabelecimentos fabris, empregando diversos operários (MATTOS; DOTTORI; SILVA, 1972, p. 224). Dessas indústrias, a terça parte localizava-se no Distrito Federal (Rio de Janeiro), mas o desenvolvimento industrial enfrentava muitas dificuldades em função da concorrência dos produtos estrangeiros. Os defensores da industrialização reclamavam do governo medidas protetivas para as indústrias brasileiras. Mas, no decorrer das primeiras décadas do século XX, a pioneira indústria carioca teve sua dinâmica alterada, perdendo a liderança para São Paulo, principalmente em função dos lucros excedentes, gerados pelas exportações de café por parte dos produtores paulistas (RIBEIRO, 2002, p. 352). A queda no cenário industrial carioca favoreceu, contudo, a diversificação da produção local. Essa perda de posição, no ranking industrial, trouxe, também, para a cidade, em longo prazo, um novo perfil: o de cidade “Maravilhosa” (OLIVEIRA, 1991, p. 93) sem, contudo, deixar de ser uma cidade industrializada. Por outro lado, essa alteração de perfil trouxe consequências para a preservação do seu patrimônio industrial.

Em relação aos museus industriais é possível afirmar que o tema, no Brasil, não é tão recente. Mário de Andrade já havia abordado esse assunto, em seu anteprojeto

para elaboração da primeira legislação em defesa da preservação do patrimônio cultural brasileiro, a pedido de Gustavo Capanema, Ministro da Educação e Saúde na década de 1930. Mário, nesse período, Diretor do Departamento de Cultura da Prefeitura de São Paulo, e a convite do então Ministro, foi solicitado a elaborar as diretrizes do que culminou com o Decreto-lei nº 25, de 30 de novembro de 1937³. Apesar do anteprojeto estabelecer as diretrizes do patrimônio histórico e artístico nacional, Mario de Andrade enfatizou na sua proposta a importância dos museus de técnicas industriais, pois acreditava que os artefatos industriais poderiam ser utilizados como forma de ensino, correlacionando-os aos seus respectivos patrimônios. Na estruturação dos quatro livros de tombo que enquadrariam os patrimônios a serem valorizados no país (Arqueológico e Etnográfico, Histórico, Belas-Artes e Artes Aplicadas), definiu que para cada livro houvesse museus correspondentes, tendo incluído no quarto livro, o das Artes Aplicadas, os museus de artes aplicadas e técnicas industriais. Mario de Andrade entendia que a arte, quando aplicada à área técnica industrial, ganhava sentido de habilidade, de como o homem se utiliza da ciência, das coisas e dos fatos. Contudo, essa compreensão de museu industrial foi retirada da redação final do Decreto-lei nº 25. Provavelmente, por esse episódio, os artefatos industriais no Brasil, tiveram mais dificuldades de serem identificados como patrimônios culturais.

O pouco interesse por objetos advindos da área industrial, de caráter funcional, foi percebido entre as décadas de 1930 e de 1970, se observarmos os tombamentos pontuais, que têm mais ênfase nas características arquitetônicas que industriais. As razões para o não tombamento de coleções originárias da área industrial e afins, por parte dos responsáveis dos órgãos de proteção do patrimônio cultural brasileiro, podem ser explicadas pela falta de apelo estético desses artefatos, pelo fato de não terem sido produzidos por nenhum artista renomado. Com base nesse pensamento, muitos desses objetos foram descartados. A “valorização” de espaços industriais passou a ter maior visibilidade a partir da década de 1990, quando os tombamentos dessas edificações passaram a ser mais solicitados. Apesar do desmonte do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN) em decorrência da reforma administrativa no início do governo Collor de Mello, que resultou na paralização e conseqüentemente na

³ Decreto-lei, que organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional brasileiro (BRASIL. **Decreto-lei nº 25, de 30 de novembro de 1937**. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. Brasília, DF: Presidência da República, [20--]a. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del0025.htm. Acesso em: Acesso em: Acesso em: 3 mar. 2020).

dissolução do Conselho Consultivo do referido órgão (FONSECA, 2005, p. 182), a situação não perduraria por toda a década.

Contudo a preocupação com os remanescentes industriais no Brasil já vinha sendo tema de pesquisas acadêmicas. Entre as décadas de 1970 e 1990, foram publicados artigos e livros sobre o assunto. Autores como Warren Dean, Julio Katinsky e Ruy Gama, por exemplo, já pesquisavam os vestígios deixados pela industrialização brasileira. Publicações como “A fábrica São Luiz de Itu: um estudo de arqueologia industrial” (DEAN, 1976); “Guia para a história da técnica no Brasil Colônia” (KATINSKY, 1976); “A tecnologia e o trabalho na história” (GAMA, 1986); “A História da técnica no Brasil (GAMA, 1994), dentre outros, são exemplos que devem ser considerados. Os primórdios da investigação no tema apresentavam um viés mais histórico, através de estudos da história da técnica, da arquitetura, do trabalho, dentre outros (KÜHL, 2008, p. 48). Ainda na década de 1980, começaram a ser organizados, por empresas privadas, como a Eletropaulo, por exemplo, o 1º Seminário Nacional de História e Energia. A partir deste, outros eventos passaram a ser realizados. Em 1990, é criado o Grupo de Estudos de História da Técnica (GEHT), da Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), que elaborou a “Carta de Campinas”, em defesa de edificações associadas aos ofícios, às profissões e às indústrias (GRUPO DE ESTUDOS DE HISTÓRIA DA TÉCNICA, 1998, p. 1). Os estudos realizados a partir da academia, desde a década de 1970, favoreceram os movimentos que posteriormente surgiram na defesa do patrimônio industrial.

Diante do exposto, a pesquisa tem como objetivo principal analisar como se apresentam os patrimônios industriais na cidade do Rio de Janeiro, tombados, e que adquiriram novos usos. Esses remanescentes são utilizados para diversas funções, inclusive como museus que cabe investigar se poderiam ou não ser classificados como museus industriais ou técnicos. Essa é uma das linhas de investigação da presente tese.

Os objetivos específicos da pesquisa foram investigar como se configura o patrimônio industrial, a partir da Carta de Nizhny Tagil (2003) e da Carta de Sevilha (2018), exemplificando e ampliando sua definição; analisar os critérios de salvaguarda do patrimônio industrial, a partir das agências responsáveis pela preservação do patrimônio cultural brasileiro nas esferas federal - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), estadual - Instituto Estadual do Patrimônio Cultural (Inepac) e municipal - Conselho Municipal de Proteção do Patrimônio Cultural do Rio de Janeiro (CMPC) para a cidade do Rio de Janeiro; avaliar se a legislação existente sobre o patrimônio cultural no âmbito federal, estadual e municipal, aplicada na capital

fluminense, contempla o patrimônio industrial; e investigar se os museus instalados em edificações industriais e correlatas, na cidade do Rio de Janeiro, com acervos pertinentes às suas antigas funções podem ser classificados como museus industriais e técnicos, se consideramos suas narrativas expositivas.

Considerando que parte significativa dessa categoria de patrimônio, na cidade, vem sendo ao longo dos anos descartada, diante de interesses políticos e econômicos, formulamos a primeira hipótese desta tese: a falta de legislação brasileira específica para a preservação do patrimônio industrial favorece o descarte da maioria dessas edificações.

Em face da dificuldade dos órgãos responsáveis pela preservação do patrimônio cultural em reconhecer, ainda na atualidade, a relevância nos artefatos industriais e técnicos, elaboramos nossa segunda e última hipótese: a de que os museus da cidade do Rio de Janeiro não apresentam nas suas narrativas expositivas a valorização do fator humano e nem a integração do espaço com seu acervo, mantendo-se, dessa forma, desconectados das premissas dos que são considerados museus industriais e técnicos mundo afora, relacionados ao progresso, ao ensino e ao desenvolvimento tecnológico.

Para desenvolvimento da pesquisa, trabalhamos com referenciais bibliográficos e fontes primárias como jornais e revistas, todas disponíveis online. Esse material nos ajudou a contextualizar a industrialização no Rio de Janeiro, que teve seus primeiros incentivos a partir da segunda metade do século XIX, quando a então capital do Império do Brasil começou a receber relevantes investimentos no setor fabril. Tais incentivos favoreceram a cidade, propiciando que essa fosse a primeira a iniciar o desenvolvimento industrial no país. Esse processo industrial foi consolidado até a segunda metade do século XX.

Para apresentarmos esse cenário foram elaborados mapas de localização da cidade, gráficos e tabelas, identificando as principais fábricas e indústrias e seus deslocamentos ao longo dos períodos mencionados. Identificamos, também, as infraestruturas necessárias que permitiram à cidade do Rio de Janeiro ser a mais industrializada do país em meados do século XIX. Para comprovarmos que a cidade do Rio de Janeiro teve importantes empreendimentos no período abordado, utilizamos os anúncios do periódico *Anuário Administrativo, Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro (Almanak Laemmert)* (publicitário), publicado entre as décadas de 1850 e 1920, uma espécie de radiografia do cenário urbano e industrial da capital do império (LIMEIRA, 2007, p. 18). A utilização deste periódico se fez necessária, pois o primeiro inquérito industrial (levantamento industrial) só foi realizado em 1907 e apresentava inúmeras

deficiências, segundo o próprio Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) (VERSIANI; CONSIDERA; REIS, 1990, p. 385). O primeiro censo industrial só foi elaborado em 1920, apresentando também algumas inconsistências. Em relação aos dados estatísticos, utilizamos os Censos Industriais do IBGE para as décadas de 1930, 1940 e 1950. Os dados fornecidos por esses dois periódicos estão apresentados em três tabelas, com as modalidades desses empreendimentos e como eles foram se diversificando ao longo do tempo. Para nossa análise, optamos por investigar os últimos anos de cada decênio, agrupando-os, quando necessário. Assim, temos noção das instalações que findaram em cada período. Vale ressaltar, que o objetivo dessa análise não foi realizar um mapeamento dos empreendimentos fabris e industriais, na cidade do Rio de Janeiro, mas apenas corroborar com os autores utilizados nesta tese, de que em meados do século XIX, já havia na capital do império brasileiro importantes instalações fabris, que deram início ao desenvolvimento industrial do país.

Com o intuito de ratificarmos a mudança percebida na imagem da cidade do Rio de Janeiro ao longo dos anos, em função de conjunturas políticas, econômicas e sociais, apresentamos dados, pesquisados através de bibliografia especializada sobre a cidade do Rio de Janeiro e de periódicos, que demonstram que a cidade foi agregando outros títulos e perdendo a imagem de cidade industrializada, sem, todavia, deixar de ser industrial. Através de uma tabela, apresentamos os diversos planos e reformas que possibilitaram esse cenário.

Ao trabalharmos a conceituação de patrimônio cultural e de como as demandas da sociedade permitem o “surgimento” de outras tipologias de patrimônio, como o patrimônio industrial, apresentamos, a partir desse panorama, como se configura essa tipologia de patrimônio na atualidade, analisando e desmembrando a definição apresentada na Carta de *Nizhny Tagil* (2003) e buscando sua complementaridade na Carta de Sevilha (2018). A pesquisa nos permitiu perceber que a definição, ainda hoje, traz algumas dúvidas relacionadas ao escopo do que seria patrimônio industrial. Para essa análise, elaboramos um esquema do que compreendemos como patrimônio industrial hoje, considerando os remanescentes industriais e correlatos, identificados nos documentos patrimoniais citados e que constituem a cultura material e imaterial industrial, e agregando outros vestígios que consideramos apropriados para compor esse quadro.

Foram analisadas as políticas de preservação do patrimônio cultural, do IPHAN, Inepac e do CMPC, para a cidade do Rio de Janeiro e identificadas as ações de

salvaguarda para o patrimônio industrial, assim como suas legislações, além da lei orgânica do município do Rio de Janeiro e as constituições federal e estadual, no que concerne ao patrimônio cultural. Fontes primárias, assim como teses, dissertações e artigos sobre as agências reguladoras responsáveis pela elaboração e execução dessas políticas, além de informações extraídas dos sítios oficiais dos órgãos de preservação, também foram analisados.

Quanto às terminologias utilizadas para identificar uma instalação industrial ou correlata que adquiriu novo uso, selecionamos os termos mais citados em textos específicos sobre o tema e os apresentamos em um quadro, buscando compreender seus significados a partir de dicionários em língua portuguesa e dicionários e glossários da área da Arquitetura e do Urbanismo. O propósito foi identificar um único termo capaz de identificar os patrimônios industriais que, após intervenções, passaram a adquirir novos usos.

Os patrimônios arquitetônicos da industrialização, tombados pelos órgãos de proteção do patrimônio cultural, que passaram a adquirir novos usos após o término de suas funções originais, foram identificados a partir do “Guia do Patrimônio Cultural Carioca” (2014). Esses patrimônios industriais foram alvo de trabalho de campo, realizado em fins de 2019 e início de 2020, objetivando o registro fotográfico e a análise do estado de conservação dessas edificações. Foram identificadas vinte e quatro edificações que, no passado, contribuíram para o desenvolvimento industrial, incluindo as infraestruturas urbanas que deram suporte a esse desenvolvimento na cidade do Rio de Janeiro. Essas instalações estão apresentadas em três quadros que classificamos e agrupamos pelas funções que exercem na atualidade: culturais, sociais (trabalho, habitacionais, assistenciais e lazer) e comerciais.

A análise desses remanescentes incide sobre a questão preservacionista e de como essas edificações interagem com a sociedade contemporânea, mas, também, foram observadas outras características: como essas instalações passaram pelos diversificados processos de atribuição de valores, solicitados tanto pela comunidade local e/ou grupos específicos de profissionais como pelos órgãos de proteção do patrimônio cultural.

Ao tratarmos sobre o conceito de musealização, desenvolvido por autores da área da Museologia no Brasil e no exterior, como Lima (2013b), Desvallées e Mairesse (2011), Guarnieri (1980) e Negri (2012), aplicado aos museus industriais e técnicos, foi possível analisar os patrimônios industriais musealizados na cidade do Rio de Janeiro

e que mantêm acervos pertinentes às suas antigas funções. Foram identificados três museus com essas características: o Museu-Sítio Arqueológico Casa dos Pilões; o Museu do Bonde e o Museu do Trem. Esses museus foram identificados através do “Guia do Patrimônio Cultural Carioca” (2014), e teses, dissertações e artigos que abordam aspectos sobre esses museus.

Por conta da pandemia do Covid-19, que teve início no Brasil a partir de 2020, se estendendo por todo o ano de 2021 e ainda com resquícios em 2022, alguns planos traçados para esses museus foram alterados, principalmente pelo fechamento dessas instituições por um longo período. Felizmente, algumas visitas técnicas foram realizadas no final do ano de 2019, ocasião em que foram coletados material fotográfico, impresso e informações dos funcionários dos museus. Entretanto, a pandemia impactou enormemente a presente pesquisa, pois impediu a realização das entrevistas com os curadores das exposições como programado. Com a reabertura de alguns museus foram retomados os contatos, contudo, devido ao panorama político, econômico e cultural atual do país, especialmente o do estado do Rio de Janeiro e sua capital, as tentativas de contato nem sempre foram profícuas. No período mencionado, com a troca de gestores no âmbito estadual, eleições municipais e o esfacelamento da área cultural no âmbito federal, alguns dirigentes desses museus foram substituídos, dificultando realizarmos nosso intuito original.

Assim, optamos por trabalhar com o material que já havíamos coletado e com as observações já feitas ao longo da pesquisa. Utilizamos como método observar nas exposições desses museus como eram interpretados seus acervos e se nas suas narrativas expositivas foram tratadas as questões técnico-industriais e sociais relacionadas à memória do trabalho e do trabalhador e sua inserção no espaço de trabalho. Com base nessa análise, observamos se esses museus, a partir de suas narrativas e exibições, podem ser enquadrados naquilo que já foi conceituado por museus industriais e técnicos.

A partir da pesquisa desenvolvida, esta tese foi estruturada em quatro capítulos. No primeiro, traçamos um breve panorama industrial da cidade do Rio de Janeiro, a partir de meados do século XIX até a segunda metade do século XX, pontuando como a cidade recebeu seus primeiros incentivos na área industrial que permitiram o seu desenvolvimento industrial e urbano e como os gestores da cidade, através de diversas reformas urbanas, contribuíram para alterar o seu perfil, sem, contudo, permitir que a mesma deixasse de ser industrializada.

No segundo capítulo, abordamos os desdobramentos do termo patrimônio cultural e a noção de patrimônio industrial, ressaltando como esta última se configura nos tempos atuais. Apresentamos, também, o contexto histórico e social que culminou com o surgimento da categoria patrimônio industrial.

No terceiro capítulo apresentamos as principais políticas de preservação, produzidas pelos órgãos de proteção do patrimônio cultural que, na maioria das vezes, resultaram em legislação específica sobre o referido patrimônio.

No quarto e último capítulo, apresentamos os patrimônios arquitetônicos da industrialização, tombados pelos órgãos de proteção do patrimônio cultural, identificados na cidade do Rio de Janeiro e que passaram a adquirir novos usos após o término de suas funções originais. Traçamos algumas considerações sobre as edificações musealizadas, buscando responder os questionamentos que nortearam a presente tese.

CAPÍTULO I
O RIO DE JANEIRO INDUSTRIAL

1 - O RIO DE JANEIRO INDUSTRIAL

Neste primeiro capítulo apresentamos o perfil industrial da cidade do Rio de Janeiro, de meados do século XIX até a primeira metade do século XX. Seguimos a corrente de pensamento de autores como Baer (1985) e Jobim (1941) que defendem que o processo industrial brasileiro teve seus primeiros incentivos a partir da segunda metade do século XIX, quando a cidade do Rio de Janeiro, então capital do Império do Brasil, começou a receber importantes investimentos no setor fabril, como veremos mais adiante, sendo o Rio de Janeiro uma das primeiras cidades a iniciar seu desenvolvimento industrial no país.

Em oposição a esse pensamento, outra corrente defendida por autores como Araújo (2008) e D'Araújo (1997), por exemplo, muito influenciados pelas ideias de Celso Furtado (1970)⁴, identificam o desenvolvimento industrial brasileiro posterior ao ano de 1930, tendo como elementos fundamentais a ascensão de Getúlio Vargas ao poder e um conjunto de fatores, principalmente a partir da “Grande Depressão”⁵, em decorrência basicamente do brusco declínio na capacidade do país de importar (VERSIANI; VERSSIANI, 1975, p. 37). O resultado da nossa pesquisa endossa a primeira corrente, pois veremos no decorrer desse item, que a partir da segunda metade do século XIX, na cidade do Rio de Janeiro, já se encontravam instalados relevantes empreendimentos fabris. Contudo, não nos cabe nessa investigação suscitar um debate historiográfico sobre a industrialização brasileira, nem tão pouco fazer uma análise detalhada do pensamento econômico nacional, uma vez que esse assunto ainda hoje gera controvérsias entre especialistas da área (GONZALEZ; SALOMÃO, 2018, p. 295).

Abordaremos também, como essas instalações fabris, instaladas na cidade, no período abordado, com o passar do tempo, foram se tornando obsoletas, ficando algumas delas na paisagem urbana da cidade. No apêndice A desta tese, apresentamos uma listagem de edificações que serviram ao desenvolvimento industrial da cidade do Rio de Janeiro, e que ainda se mantêm no cenário da cidade, e como elas se encontram na atualidade. Em seguida, apresentamos como, ao longo dos anos, a cidade foi perdendo e agregando novas designações, sem, contudo, deixar de ser uma cidade industrializada e como essas mudanças de perfis refletem na preservação do patrimônio industrial do Rio de Janeiro.

⁴ Os estudos de Celso Furtado com base nos eventos citados criaram condições favoráveis à produção interna de bens manufaturados brasileiros após 1930.

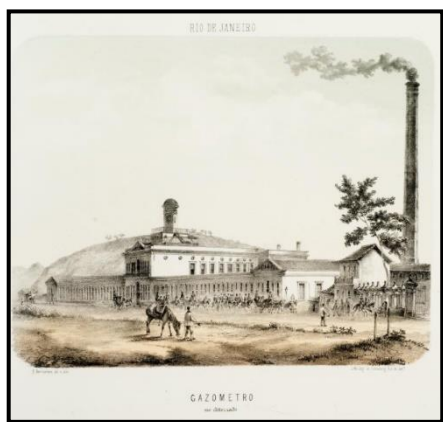
⁵ Queda da Bolsa de Nova Iorque em 1929.

1.1. O Perfil Industrial da Cidade do Rio de Janeiro

Para compreendermos a conjuntura política e econômica do período abordado, que favoreceu o Brasil, e em especial o Rio de Janeiro a experimentar uma industrialização relevante mais cedo do que supõem alguns autores (BAER, 1985, p. 285-287), é necessário traçarmos um breve panorama do início do processo de industrialização da cidade do Rio de Janeiro, a partir da segunda metade do século XIX até meados do século XX. Os primeiros fatores que colaboraram para esse quadro foram a chegada da família real portuguesa no Brasil em 1808, a “Abertura dos Portos” no mesmo ano (OLIVEIRA; RICUPERO, 2007, p. 179), e a revogação do alvará, em 1809, que proibia todas as atividades industriais na Colônia (GONÇALVES, 1984, p. 106). Outras razões também contribuíram para essa abertura, ao longo do século XIX. Foi a partir de 1844, quando foram elevadas as taxas médias de importação, através da “Tarifa Alves Branco”, e com a proibição do tráfico de escravos, pela “Lei Eusébio de Queirós” (1850) (MATTOS, DOTTORI; SILVA, 1972, p. 97), que o Rio de Janeiro teve o primeiro estímulo no processo de industrialização no país. Personagens como o barão de Mauá, que em 1853, dentre tantos empreendimentos⁶, construiu a primeira Companhia de Iluminação a Gás no Rio de Janeiro (Figura1), e Thomas Cochrane, que em 1859, percebendo a necessidade do transporte no desenvolvimento industrial da cidade, criou a “Companhia de Carris de Ferro da Tijuca” (Figura 2) e colocou para circular, de forma experimental, o primeiro bonde do Brasil (SALDANHA, 2008, p. 42). Esse foram, dentre tantos outros, alguns dos responsáveis que garantiram ao Rio de Janeiro essa característica industrial. Alguns desses empreendimentos ainda se encontram na paisagem urbana da cidade. Abordaremos mais adiante, como na atualidade a cidade trata desses remanescentes industriais.

⁶ Entre 1846 e 1874, Mauá criou as seguintes empresas: Estaleiro e Fundação da Ponta da Areia (Niterói/RJ); Cia. de Rebocadores a vapor para o Rio Grande do Sul; Cia. Fluminense de Transportes; Banco do Brasil; Cia. de Diques Fluminense; Cia. de Curtume; Cia. de Luz Esteárica (velas); Montes Áureos *Brazilian Gold Mining Co.*; Cabo submarino do Rio de Janeiro a Europa; Abastecimento de água do Rio de Janeiro; Navegação a vapor do Rio Amazonas; Cia. Agrícola Pastoril do Rio Grande do Sul; Banco Mauá & Cia., além de diversas estradas de ferro. (RAMOS, Rui Mateus. **A visão do barão de Mauá sobre a política externa brasileira no Rio da Prata: 1850-1865**. Orientador: Adelar Heinsfeld. 2009. 126 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade de Passo Fundo, Passo Fundo, 2009, p. 13. Disponível em: tede.upf.br/jspui/bitstream/tede/87/1/2009RuiMateusRamos.pdf. Acesso em: 7 fev. 2021).

Figura 1 - Fábrica de Gás do Atarrado (1856). Gravura.



Autor: Pieter Goffred Bertichen.

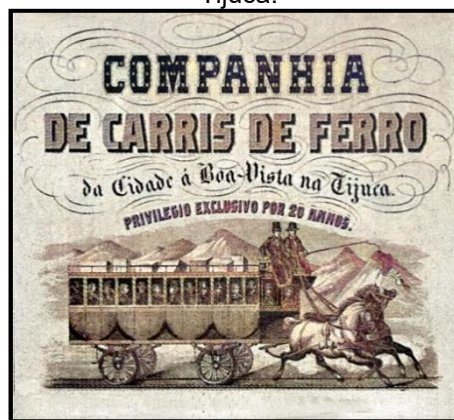
Fonte: Brasiliana Iconográfica.

Disponível em:

<https://www.brasilianaiconografica.art.br/obras/18093/gazcometro-no-atterado>.

Acesso em: 6 jun. 2021.

Figura 2 - Anúncio publicitário da Companhia de Carris de Ferro da Tijuca.

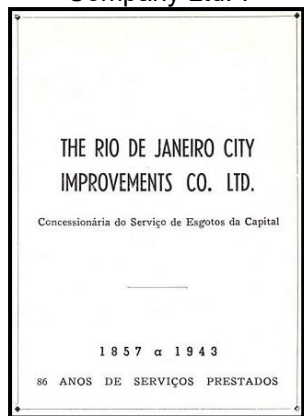


Fonte: Instituto Histórico e Geográfico Itaborahyense. Disponível em: <http://www.ihgi.org/446406997>. Acesso em: 6 jun. 2021.

A cidade do Rio de Janeiro começava a mudar seu aspecto de cidade colonial para a capital do Império, e necessitava de maiores melhoramentos. Quanto ao saneamento, esse serviço ficou por conta da empresa inglesa *The Rio de Janeiro City Improvements Company Ltd.* (Figura 3), no bairro da Glória, que em 1857 ganhou a concessão para realizar na cidade o “serviço de limpeza das casas e do esgoto das águas pluviais” (SEAERJ, 2010, p. 1). A edificação ainda se encontra na paisagem da cidade. Já a limpeza urbana, ficou sob a responsabilidade, em 1876, da firma francesa “Aleixo Gary & Cia.”⁷ (Figura 4) (BELLO, 2010, p. 2011), que implantou na cidade os carros varredores, através de sistema mecânico, desenvolvido por *Chales Sohy*, utilizado na limpeza de cidades francesas (O AUXILIADOR DA INDÚSTRIA NACIONAL, 1875, p. 446). Esses impulsionamentos em direção à industrialização, na cidade do Rio de Janeiro se estenderam do período imperial até as primeiras décadas da República.

⁷ Aleixo Gary foi um pioneiro empresário francês que no século XIX, estruturou os serviços de limpeza urbana na cidade do Rio de Janeiro, que passou a designar o nome dos profissionais responsáveis pela limpeza das ruas da cidade “gari” (MEROLA, Ediane. Fábrica da Comlurb produz equipamentos inovadores e proporciona economia anual de R\$ 1,2 milhão. *O Globo*, Rio de Janeiro, 12 jun. 2010, p. 2. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/fabrica-da-comlurb-produz-equipamentos-inovadores-proporciona-economia-anual-de-12-milhao-2994797>. Acesso em: 27 abr. 2020).

Figura 3 - Anúncio publicitário “The Rio de Janeiro City Improvements Company Ltd.”.



Fonte: O Homem Livre, 1943, p. 92.

Disponível em:

<http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=176400&pasta=ano%20194&pesq=&pagfis=430>.

Acesso em: 8 mar. 2021.

Figura 4 - Anúncio publicitário da firma francesa Aleixo Gary & Cia.



Fonte: O Globo: órgão da Agência Americana Telegraphica dedicado aos interesses do commercio, lavoura e indústria, 4 out. 1876, p. 4.

Disponível em:

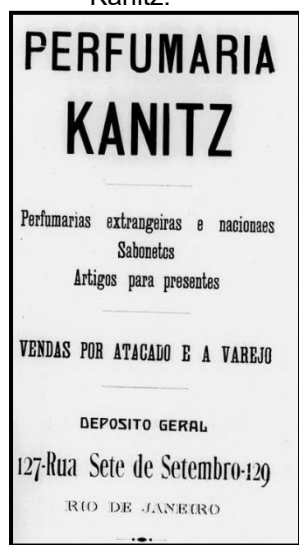
<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=369381&pesq=%22Aleixo%20Gary&pasta=ano%20187&pagfis=3063>. Acesso em: 8 mar. 2021.

Existiam nesse período, importantes engenhos de açúcar, fundições e algumas fábricas, sendo na sua maioria de bens de consumo não duráveis, destacando-se também a indústria de móveis (bens duráveis). A Fábrica Almeida Comércio e Indústria de Ferro Ltda. (Fábrica de Cofres Progresso)⁸, fundada em 1881, no bairro da Lapa, no centro do Rio de Janeiro, que produzia fogões e cofres, é um bom exemplo desse período. Imigrantes europeus também se dedicaram às atividades industriais no Rio de Janeiro, como o húngaro J. R. Kanitz (ANUÁRIO ADMINISTRATIVO, 1916, p. 1281), que instalou na cidade, em 1874, a Perfumaria Kanitz⁹ (Figura 5), a primeira indústria de sabonetes a utilizar o processo a vapor (Kanitz 2017, p.1), e o suíço *Joseph Villiger*, um dos fundadores da “Manufatura de Cerveja Brahma Villiger & Companhia” (Figura 6), fundada no bairro do Catumbi em 1888, e demolida em 2011 (BRASIL, 2012, p. 2).

⁸ A referida fábrica, foi fechada em 1976 e ameaçada de demolição em 1982. Foi tombada pelo Inepac, em 9 de novembro de 1987 (GUIA do patrimônio cultural carioca: bens tombados 2014. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2014, p. 81).

⁹ A primeira fábrica fundada em 1874, foi demolida por conta das obras de remodelação da cidade no início do século XX. A antiga Fábrica da Perfumaria Kanitz, que se encontra hoje abandonada na rua Washington Luiz, nº 117, no centro da cidade do Rio de Janeiro, próxima aos bairros de Santa Teresa e Lapa foi fundada em 1922. A marca Kanitz ainda se encontra no mercado, e atualmente a fábrica localiza-se no bairro do Engenho Novo, zona norte da cidade.

Figura 5 - Anúncio publicitário da Perfumaria Kanitz.



Fonte: Revue Franco Brésilienne. 1919. p. 26.

Disponível em:

<http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=339431&pasta=ano%20191&pesq=%22Perfumaria%20Kanitz%22&pagfis=5002>. Acesso em: 9 mar. 2021.

Figura 6 - Rótulo da “Manufatura de Cerveja Brahma Villiger & Companhia”.



Fonte: Cervisiafilia. Disponível em: <https://cervisiafilia.blogspot.com/>. Acesso em: 9 mar. 2021.

Para comprovarmos o desenvolvimento industrial na cidade do Rio de Janeiro, no período histórico pesquisado, utilizamos dois periódicos: um publicitário e o outro estatístico. Considerando que o primeiro levantamento industrial (inquérito) só foi realizado em 1907 (Anexo A), não se mostrando eficiente, e o primeiro censo industrial só ter sido elaborado em 1920, apresentando também alguns problemas¹⁰, optamos por preencher a lacuna dos empreendimentos industriais do século XIX, com o periódico Anuário Administrativo, Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro, ou simplesmente

¹⁰ “O primeiro recenseamento que cobriu a atividade industrial foi o de 1920. Antes disso houve, no entanto, pelo menos dois inquéritos de âmbito nacional referentes ao conjunto da indústria, em 1907 e 1912. [...]. O Censo Industrial do Brasil fora fundado pouco antes de 1904, absorvendo a antiga ‘Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional’ e o ‘Centro da Indústria de Fiação e Tecelagem do Algodão’. Sua fundação era um sinal das modificações por que passara a economia brasileira, desde o último quartel do século XIX. O inquérito sobre a ‘indústria fabril’ partiu de informações levantadas diretamente das empresas. [...] Os próprios organizadores do trabalho reconheciam suas limitações apontando para áreas onde a cobertura era incompleta, como as usinas de açúcar, por exemplo, não tendo sido possível obter informações comparáveis sobre os engenhos. [...] O inquérito é deficiente em relação as pequenas unidades produtoras [...]. Até mesmo no primeiro Censo Industrial de 1920, trouxe alguns problemas na apresentação dos resultados” (VERSIANI, Flávio R.; CONSIDERA, Claudio M.; REIS, José Guilherme Almeida dos. Indústria. In: ESTATÍSTICAS históricas do Brasil: séries econômicas, demográficas e sociais de 1550 a 1988. 2 ed. rev. e atual. v. 3. Rio de Janeiro: IBGE, 1990, p. 364; 366. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv21431.pdf>. Acesso em: 29. jun. 2021).

Almanak Laemmert, entre as décadas de 1850 e 1920. Por ser um periódico publicitário editado de 1844 a 1940¹¹, oferecia através de seus anúncios, segundo Limeira (2007, p. 18), uma espécie de radiografia dos espaços públicos e privados da Corte Imperial e da Província do Rio de Janeiro. Servindo, desta forma, de importante fonte para a compreensão do cotidiano carioca, e seu desenvolvimento fabril nos períodos abordados. Os anúncios publicados nesses almanaques nos permitiram demonstrar em tabelas, uma estimativa de estabelecimentos fabris instalados no Rio de Janeiro. Quanto aos dados estatísticos, utilizamos os Censos Industriais do Instituto Brasileiro de Geografia Estatística (IBGE), para as décadas de 1930, 1940 e 1950. Desta forma, apresentamos em três tabelas, as modalidades desses empreendimentos e como ao longo dos anos eles foram se diversificando. Para nossa análise, optamos por investigar os últimos anos de cada decênio, agrupando-os, quando necessário. Assim, temos noção das instalações que findaram em cada período.

A montagem das tabelas utilizou como parâmetro os gêneros de indústrias estabelecidos no primeiro censo industrial de 1920, sendo estes simplificados de 14 itens¹² para 7. Optamos por utilizar os gêneros de indústrias do Censo de 1920, por ser intermediário, ou seja, nem tão simplificado quanto o inquérito de 1907 e nem tão ampliado como o de 1930. Não foram contabilizadas as indústrias extrativas, de construção civil e de editoração gráfica, uma vez que, esses gêneros não constavam em todos os censos. Abordaremos também, como as infraestruturas da cidade foram evoluindo, permitindo, assim, o desenvolvimento industrial do Rio de Janeiro. Esses suportes urbanos, de certa forma, vieram também a compor o que passou a ser identificado como patrimônio industrial edificado, assunto que abordaremos mais detalhadamente no capítulo seguinte.



¹¹ Publicado entre os anos de 1844 e 1940 pelos irmãos Eduard e Henrich Laemmert, logo conquistou a credibilidade da população carioca, que já em 1848, foi mencionado no Diário do Rio de Janeiro, pela importância da impressão de um guia com dados sobre o comércio e a indústria do Rio de Janeiro, ressaltando que outros editores falharam em tal empreendimento. Responsáveis pela Livraria e Tipografia Universal, a qual editava o Almanak. Este após a morte de seus fundadores Eduard Laemmert (1880) e Heinrich Laemmert (1884), passou por diversas sociedades (DONEGÁ, Ana Laura. Folhinhas e Almanaque Laemmert: pequenos formatos e altas tiragens nas publicações da tipografia universal. **Revista IEL**, Campinas: UNICAMP, 2012, p. 24. Disponível em: <https://revistas.iel.unicamp.br/index.php/seta/article/view/2092>. Acesso em: 26 jun. 2021).




¹² Grupo de indústrias estabelecidos para o Censo Industrial de 1920, a saber: 1) Indústrias têxteis; 2) Indústrias de couros, de peles e similares; 3) Indústrias de madeiras; 4) Metalurgia; 5) Cerâmica; 6) Produtos químicos (propriamente ditos) e análogos; 7) Indústrias de alimentação; 8) Indústrias do vestuário e tocador; 9) Indústrias do mobiliário; 10) Indústrias da edificação; 11) Construção de aparelhos transportadores; 12) Produção e transmissão de forças físicas; 13) Indústrias relativas às ciências, letras e artes e 14) Indústria de luxo (VERSIANI; CONSIDERA; REIS, 1990, p. 385).

O procedimento utilizado nessa verificação estabeleceu quatro critérios de identificação, a partir do índice alfabético apresentado nos *Almanaks Laemmert*: 1º critério) a observação do termo “fábrica”, “indústria” ou “companhia”, associado a alguma produção. Ex.: fábrica de sabão, indústria de água sanitária, companhia de tecidos; 2º critério) a observação dos mesmos termos associados tanto ao nome do empreendimento quanto a de seu proprietário. Ex.: Indústria Brasileira de Motores Elétricos (nome do empreendimento); L. B. de Almeida, Fogões Progresso (proprietário da fábrica); 3º critério) a observação de termos associados à produção de algum artefato, como cotonifício (fábrica de fiação ou de tecidos de algodão), cervejaria (local onde se fabrica cerveja), moinho (local destinado a moagem de cereais) etc., ex.: Cotonifício Gávea S.A.; Cervejaria Brahma; Moinho Fluminense, e 4º critério, quando o referido estabelecimento ou proprietário era de conhecimento da pesquisadora. Ex.: Ramiro & Cia. (proprietários da Fábrica do Açúcar Brasil, da Refinaria Ramiro S.A.); Bhering & Cia. (fábrica de chocolate, café e doces); Cavina & Cia. (proprietários da Fundação Cavina). Com base nesse procedimento, muitos empreendimentos industriais e fabris, que não se enquadravam nesses critérios utilizados acabaram não sendo contabilizados, mas a proposta desses demonstrativos não foi mapear os investimentos desses períodos, esses servem apenas para ratificar que desde meados do século XIX, a indústria veio se desenvolvendo na cidade.

Assim sendo, apresentamos a seguir, na Tabela 1, o demonstrativo dos empreendimentos fabris da cidade do Rio de Janeiro, no segundo período imperial, entre os anos de 1859 a 1889:

Tabela 1 - Demonstrativo dos empreendimentos fabris da cidade do Rio de Janeiro, entre os anos de 1859 a 1889

Gêneros	Ano			
	1859	1869	1879	1889
	Indústrias de Alimentação			
	73	146	264	60
	Indústrias Têxteis			
	4	2	2	14
	Indústrias do Vestuário			
	223	118	83	25
	Indústrias Químicas			
	53	79	87	34

	Indústria Metalúrgica			
	15	20	6	28
	Indústria Mecânica			
	1	9	25	25
	Outras indústrias			
	345	381	355	206
Total	714	755	822	392

Fonte: ANUÁRIO administrativo, agrícola, profissional, mercantil e industrial dos Estados Unidos do Brasil e indicador para 1859-1889. **Almanak Laemmert.** Rio de Janeiro: Manoel José da Silva & Cia.

A Tabela 1 nos mostra uma estimativa dos empreendimentos industriais, já em meados do século XIX. Os quantitativos apresentados não representam a totalidade dos empreendimentos instalados na cidade no período verificado, mas apenas aqueles que divulgavam seus negócios, nos referidos almanaques. Mesmo não representando todas as instalações fabris do Rio de Janeiro, essa tabela e as demais apresentadas ao longo desse item, ilustram como se apresentava o cenário industrial do período estudado, reforçando a tese de que na cidade do Rio de Janeiro, já em meados do século XIX, iniciava-se o desenvolvimento das primeiras atividades industriais.

A Tabela 1 e as subseqüentes 2 e 3, mostram os gêneros de indústrias que se desenvolveram na cidade, tendo como base os termos apresentados no Censo Industrial de 1920, com já mencionamos. Quanto às indústrias de alimentação, essas englobam as de conservas, bebidas, vinagres, massas, açúcares etc.; as indústrias têxteis se referem a toda produção de tecidos e fios; as indústrias do vestuário envolvem toda produção de indumentária (camisas, meias, calças etc.) e seus acessórios como calçados, chapéus (palha, sol), bengalas, luvas etc.; as indústrias químicas abrangem as especialidades farmacêuticas, a produção de fósforos, velas, perfumaria, sabão, produtos químicos, etc.; as indústrias metalúrgicas abrangem as fundições e toda produção de ferramentas e outros objetos produzidos a partir de metais; as indústrias mecânicas envolvem a produção de máquinas e equipamentos; as outras indústrias são todas aquelas que não se enquadram nos gêneros mencionados, como a produção de fumo, cartas de jogar, camas, colchões, móveis, instrumentos musicais etc.

A observação que podemos fazer dos períodos pesquisados é que, a partir de meados do século XIX, começava a se estruturar na cidade do Rio de Janeiro a indústria de bens de consumo. É verdade que a Tabela 1 nos mostra um desenvolvimento industrial ainda bastante tímido, comparado com os anos subseqüentes. Não podemos

esquecer, que no final do século XIX a economia brasileira ainda era fortemente influenciada pela produção agrícola, baseada na mão de obra escravizada, fornecendo produtos agrícolas e matérias primas para a exportação. Contudo, podemos perceber, pelos estabelecimentos anunciados nos almanaques consultados, o crescimento de alguns setores, muito em função dos controles tarifários, como já mencionado. Em 1859, por exemplo, verifica-se um aumento dos anúncios da indústria do vestuário e para os anos subsequentes da indústria de alimentação. Analisaremos cada gênero com mais detalhes.

A indústria alimentícia do período estudado ainda era fortemente abastecida pelos produtos importados, como manteiga, queijos, vinhos, toucinho defumado, linguiças, azeites etc. (JOBIM, 1941, p. 10). O que se fabricava no país e na cidade do Rio de Janeiro eram produtos confeccionados a partir das matérias-primas aqui existentes como a refinação do açúcar, a moagem do café e do trigo e a produção de chocolate (cacau). Com o intuito de incentivar a criação de indústrias nacionais, o governo imperial aumentou as tarifas para os produtos importados, valorizando desta forma, a produção nacional. Contudo, desmembrando a Tabela 1, para a indústria alimentícia, o que se observa, dos estabelecimentos anunciados nos *Almanaks Laemmert* para o período analisado, é uma maior incidência do setor de bebidas, com destaque para as fábricas de água, com 13 estabelecimentos em 1859; de cerveja, com 18 instalações em 1869 e 20 instalações em 1879 e de licores e refrescos com 19 instalações em 1889, como demonstrado na Tabela 2, a seguir. Importantes fábricas de cerveja e café se instalaram na cidade nesses períodos como a Imperial Fábrica de Cerveja e a Fábrica de Chocolates e Café Bhering.

Tabela 2 - Demonstrativo da indústria alimentícia, com destaque para a indústria de bebidas para os anos de 1859 a 1889

Produtos	1859	1869	1879	1889
Água Mineral	13	10	8	-
Biscoito	-	-	1	1
Café torrado (*)	17	58	32	1
Cereais	-	-	-	1
Cerveja	3	18	20	6
Chocolate	7	7	5	3
Conservas	2	3	-	7
Goiabada	-	-	1	1

Licores, xaropes e refrescos	1	9	12	19
Manteiga	-	-	-	1
Massas alimentícias	2	1	1	3
Polvilho	1	-	-	1
Refinação de açúcar	25	28	-	8
Vinagre	4	11	8	3
Vinho	-	1	2	1

(*) Consideramos café torrado alimento

Fonte: ANUÁRIO administrativo, agrícola, profissional, mercantil e industrial dos Estados Unidos do Brasil e indicador para 1859-1889. **Almanak Laemmert**. Rio de Janeiro: Manoel José da Silva & Cia.,

Exceto as fábricas que produziam alimentos a partir das matérias primas, como a de café com 58 instalações em 1869, a de refinação de açúcar com 28 instalações em 1869 e a produção de chocolate, com 7 fábricas em 1859-1869 (Tabela 2), os demais alimentos como já mencionamos vinham em sua maioria de outros países. Poucas eram as fábricas nacionais que produziam esses produtos na cidade, daí, provavelmente o baixo índice de anúncios.

A partir do final do século XIX, percebe-se uma expansão da indústria têxtil. Assim como esses, outros empreendimentos também foram favorecidos pela proteção tarifária, em função das necessidades do governo em ampliar suas receitas, cuja principal fonte eram as tarifas alfandegárias (BAER, 1985, p. 10). Daí a importância da alfândega do Rio de Janeiro para o desenvolvimento industrial da cidade, pois nesse local eram cobradas as taxas. A edificação ainda existe na cidade. Em 1859, eram anunciadas 4 fábricas de tecidos, enquanto no ano de 1889 já havia na cidade, pelo menos anunciadas, 14 instalações fabris de tecido. Dessas fábricas de tecidos, podemos citar, por exemplo, algumas desse período, que ainda se encontram na paisagem urbana da cidade como a Companhia de Fiação e Tecidos Confiança Industrial (Vila Isabel) e a Companhia Progresso Industrial (Bangu), enquanto de outras nada restou como a Companhia de Fiação e Tecelagem Carioca (Jardim Botânico) e a Companhia de Fiação e Tecidos Aliança (Laranjeiras).

A indústria do vestuário, na segunda metade do século XIX, era muito influenciada pelos artigos importados, principalmente da indumentária (camisas, calças, roupas brancas etc.). A partir desse período, começaram a ser produzidos na cidade alguns acessórios do vestuário, que contribuíram para maior incidência de anúncios.

Em 1859, das 223 fábricas anunciadas na cidade, 132 eram de calçados masculinos. Em 1869, das 118 instalações, 58, eram de chapéus finos (lebre, seda, castor). Em 1879, de 83 fábricas, 30 eram de chapéus de sol e em 1889, dos 25 estabelecimentos anunciados, 11 eram de calçados, sem especificação, como demonstrado na Tabela 3 a seguir.

Tabela 3 - Demonstrativo da indústria do vestuário, com destaque para a indústria dos acessórios para os anos de 1859 a 1889

Produtos	1859	1869	1879	1889
Boné	2	3	3	1
Calçado (sem especificação)	2	7	9	11
Calçado feminino e infantil	16	-	-	-
Calçado masculino	132	-	-	-
Camisa	4	7	8	-
Chapéus finos	37	58	23	9
Chapéus de sol	26	37	30	1
Colete	2	6	5	2
Luvas	2	-	4	1
Roupas para banho de mar	-	-	1	1

Fonte: ANUÁRIO administrativo, agrícola, profissional, mercantil e industrial dos Estados Unidos do Brasil e indicador para 1859-1889. **Almanak Laemmert.** Rio de Janeiro: Manoel José da Silva & Cia.

Antes de abordarmos as indústrias químicas, metalúrgicas e mecânicas, achamos necessário analisar as “Outras indústrias”, pois muitas delas complementam o que foi mencionado anteriormente. Por concentrar um quantitativo maior de fábricas, esse gênero acabou por se destacar trazendo uma diversificação de produtos fabricados na cidade.

De modo geral, para os anos analisados na Tabela 1, houve maior incidência de anúncios de fábricas que produziam artigos relacionados aos costumes e ao cotidiano do carioca, como demonstrado na Tabela 3. O hábito de fumar, por exemplo, foi percebido, devido a um certo número de fábricas associadas ao fumo, como os charutos, os cigarros e todas as qualidades de rapés e tabaco em pó. Em 1869, havia na cidade, pelo menos, 148 estabelecimentos produzindo esses artigos e, em número menor de anúncios, os demais produtos. Podemos observar a incorporação desse hábito no cotidiano carioca, como veremos mais adiante.

O meio de transporte que era utilizado na cidade, no período estudado na Tabela 1, revelou-se através dos 42 anúncios de estabelecimentos que produziam, em 1869, veículos como segues, carroças e carruagens, puxados por tração animal. Esse meio de locomoção ainda era muito lento para uma cidade que começava suas atividades industriais. O uso de mobiliário nas casas foi demonstrado com a fabricação de móveis, camas de ferro e colchões, além da presença do fogão a gás, que juntos, totalizavam 89 fábricas entre os anos de 1879 e 1889.

O hábito da música foi percebido com a fabricação de pianos, através de 14 anúncios de fábricas desse instrumento, em 1879, e 9 fábricas de outros instrumentos, como violas e violões. À princípio, essa maior incidência de anúncios para esse instrumento clássico (piano) demonstrou a influência da elite na sociedade carioca, uma vez que a viola e o violão, hoje tão difundidos, e já tocados em orquestras, eram considerados a época instrumentos menores. O costume de usar chapéus, por exemplo, levou a existência de fábricas para enformar e lavar esses acessórios do vestuário. Em 1869, já havia na cidade, pelo menos 14 fábricas que produziam esse artigo e realizavam esse serviço. Com relação às fábricas de caixas para embalagens de diversos produtos como velas, fósforos, perfumes etc., em 1859, eram anunciadas no mínimo, 13 estabelecimentos na cidade. O gênero “Outras Indústrias”, trouxe ainda algumas curiosidades como as fábricas de flores artificiais (pano), com 12 instalações anunciadas em 1879, e a de bilhar, essa em menor número. Interessante perceber, que essas fábricas refletem bem a influência europeia, em relação aos costumes adotados na cidade, nesse período. A Tabela 4, a seguir, ilustra o que acabamos de mencionar.

Tabela 4 - Demonstrativo das maiores incidências de fábricas entre os anos de 1859 e 1889

Produtos	1859	1869	1879	1889
Bilhar	3	1	2	1
Caixas diversas	13	12	9	1
Cama de ferro	5	4	6	11
Colchão	35	35	35	-
Charuto e cigarros	113	148	52	10
Enformar e lavar chapéus	8	14	4	13
Fogões	3	9	13	6
Flores de pano	5	7	12	4

Instrumentos musicais	3	4	9	1
Móveis	6	2	30	5
Pianos e órgão	8	10	14	8
Rapé	6	8	7	2
Segue, carroças e carruagem	12	42	14	30
Tabaco em pó	10	4	10	9

Fonte: ANUÁRIO administrativo, agrícola, profissional, mercantil e industrial dos Estados Unidos do Brasil e indicador para 1859-1889. **Almanak Laemmert.** Rio de Janeiro: Manoel José da Silva & Cia.

Delso Renault (1984), em “O Rio Antigo nos Anúncios de Jornal, 1808-1850” ilustrou bem alguns desses costumes, adquiridos bem antes do período analisado, e materializados através dos artigos produzidos pelas fábricas. Ele nos informa, que nos primeiros registros fotográficos da cidade, já focalizavam em cenas de rua, “homens e mulheres que invariavelmente eram vistos na cidade com seus chapéus de sol e o hábito dos homens de tomarem rapé, cujo vício era generalizado e com exagero” (1984, p. 219). Outro costume da época eram os saraus, onde os donos da casa organizavam jogos de salão, adivinhações, em meio a recitações de poetas acompanhadas ao piano (1984, p. 289). As casas comerciais com serviços de café passaram a atrair mais “os conversadores e boateiros” como pontos de reunião, que ofereciam além do café, o bilhar “passatempo já conhecido e apreciado pelos cariocas” (1984, p.142). Outra produção bastante peculiar nesse período era de flores artificiais de pano, que traziam uma curiosidade incorporada aos costumes da elite carioca. Inicialmente confeccionadas pelas escravizadas, que tinham seus produtos vendidos pelos seus senhores, em meados do século XIX essas peças passaram a ser confeccionadas pelas fábricas, de “variadas cores, que enfeitavam as toaletes das senhoras” (1984, p. 236).

Como já abordamos, grande parte das fábricas que desenvolveu suas atividades na cidade do Rio de Janeiro no período analisado, estava muito mais voltada a produzir artigos que atendessem aos hábitos e os costumes da elite da cidade, muito mais que das classes populares, sendo, esses hábitos, na sua maioria, importados da Europa. A mão de obra utilizada nesses fábricas, era de escravizados e homens livres, sendo alterada após a abolição da escravatura. É interessante frisarmos que a mão de obra cativa não era desqualificada, como afirmavam “aqueles que defendiam a colonização e o emprego maciço do trabalho livre na indústria, considerado de melhor qualidade que o trabalho cativo” (SOARES, 2003, p.2). Tomando como exemplo, a confecção das

flores artificiais de pano, pelas escravizadas, a presença do cativo nas indústrias pressupunha que eles tivessem que conhecer razoavelmente seus ofícios manuais que já detinham ou que lhes eram ensinados (2003, p.2). Desta forma, a indústria que vinha se desenvolvendo na cidade conseguia absorver, de certa forma, essa gama de trabalhadores, que mais tarde passou a ser constituída de imigrantes.

Quanto a indústria química, é interessante saber que, a partir da transferência da corte portuguesa para o Brasil, começaram a ser ministradas aulas de química na “Academia Real Militar” (1811)¹³. No ano seguinte, foi criado o “Laboratório Químico-Prático do Rio de Janeiro”, com a finalidade de desenvolver pesquisas químicas para uso industrial. Nesse laboratório, realizaram-se estudos da preparação do ópio, análises das águas sulfurosas e purificação de aguardente de cana. Em 1824, foi criado o “Laboratório Químico do Museu Imperial e Nacional” (atual Museu Nacional) e, durante sua existência, foram realizadas análises de combustíveis naturais, as primeiras perícias toxicológicas do país, análises e reclassificação de minerais, e pesquisas fitoquímicas com espécies da flora brasileira (ALMEIDA; PINTO, 2011, p. 42). As análises químicas das plantas objetivavam descobrir e industrializar novas fórmulas (remédios). Muitas dessas fórmulas eram desenvolvidas por farmacêuticos nos interiores das farmácias. O que se conhece na atualidade como química de produtos naturais (fitoquímica) no Brasil, era realizada nas boticas, principalmente no Rio de Janeiro, onde esses estabelecimentos funcionavam como pequenos laboratórios. Nesse período, não havia nessa área uma distinção entre química e farmácia (ALMEIDA; PINTO, 2011, p. 42).

Com isso, queremos demonstrar que a utilização de processos químicos utilizados na fabricação de fármacos, como remédios de origem vegetal (elixir, xaropes etc.), e outros artefatos como velas e sabões, por exemplo, já eram produzidos e comercializados na cidade, muito antes do período analisado. A indústria química apontada na Tabela 1, apresenta maior incidência de anúncios a partir da década de 1870, quando os incentivos à produção nacional foram mais ostensivos. Visto que, em

¹³ “Essa Academia era uma extensão da Real Academia de Artilharia, Fortificação e Desenho, criada em 1792, por Dona Maria I, rainha de Portugal, no espaço hoje ocupado pelo Museu Histórico Nacional, e nas Escolas de Medicina da Bahia e do Rio de Janeiro, criadas com a chegada da família real” (ALMEIDA, Márcia R.; PINTO, Angelo C. Uma breve história da química Brasileira. **Ciência e Cultura**, São Paulo, v. 63, n. 1, jan. 2011, p. 41. Disponível em: http://cienciaecultura.bvs.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0009-67252011000100015&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 23 jul. 2021. p. 41).

1874, o governo aumentou em 40% as tarifas para a importação (JOBIM, 1941, p.18), favorecendo mais uma vez a produção nacional.

No ano de 1879, foram anunciados 87 estabelecimentos, com destaque para a produção de velas de sebo e cera, seguidos da produção de sabão e óleos variados para iluminação, como ilustrado na Tabela 5, a seguir. Muito antes do advento da luz elétrica, que só chegaria na cidade do Rio de Janeiro em 1904, as velas já eram utilizadas na cidade, assim como os óleos e/ou azeites, de origem vegetal e animal, usados em outras formas de iluminação, além do gás. Importantes fábricas abasteciam a cidade de velas como a “Companhia de Iluminação Doméstica”, no bairro de Botafogo, zona sul da cidade e a “Companhia Luz Steárica”, no bairro de São Cristóvão”, zona norte, uma das mais antigas fábricas de velas e sabões, fundada em 1842; e tendo esta última, ainda vestígios de sua construção na cidade. Os artigos de perfumaria (perfumes, cosméticos, sabonetes etc.) tiveram maior incidência de instalações fabris, no ano de 1889, com 12 estabelecimentos. Isso reflete o desenvolvimento e a ampliação da indústria química na cidade. A fabricação de produtos químicos vai se diversificando com os anos, passando a produzir na cidade formicidas, inseticidas, nitrato de prata, mercúrio doce etc. Os índices de divulgação de estabelecimentos fabris para o setor químico em 1889 estavam muito abaixo dos anos anteriores. Contudo, não podemos esquecer que o ano de 1889 marcou definitivamente a situação política e econômica do país, com o fim do regime monárquico e o início do período republicano. E como também já mencionamos, por ser o *Almanak Laemmert*, um periódico publicitário, a estimativa de anúncios depende da demanda dos anunciantes. De qualquer forma, percebemos que a indústria do Rio de Janeiro, ao longo do final do século XIX veio se estruturando.

Tabela 5 - Demonstrativo de maior incidência de fábricas da indústria química para o segundo período imperial

Produtos	1859	1869	1879	1889
Azeite de sebo purificado	5	4	3	4
Cal	-	-	3	-
Cera	1	1	-	-
Graxa	2	2	-	1
Fósforo	2	4	2	2
Óleo Mineral	-	-	1	-
Pomada	1	2	5	-
Perfumaria	1	-	-	12

Produtos químicos e farmacêutico	4	6	6	4
Sabão e óleos	6	25	28	4
Sabonete	-	-	1	3
Tinta para escrever	-	5	4	8
Vela (cera, sebo)	30	30	34	7
Xarope	1	-	-	-

Fonte: ANUÁRIO administrativo, agrícola, profissional, mercantil e industrial dos Estados Unidos do Brasil e indicador para 1859-1889. **Almanak Laemmert**. Rio de Janeiro: Manoel José da Silva & Cia.

Quanto à indústria metalúrgica, esta era representada no período analisado na Tabela 1, pelas fábricas de galvanização¹⁴ e pelas fundições. As primeiras fundições localizavam-se nas proximidades do antigo Cais do Valongo ou Cais da Imperatriz, muito em função do mercado de escravizados de onde desembarcavam os navios trazendo mão-de-obra escravizada do continente africano. A presença dessas “pequenas fábricas” nessa localidade representava uma triste realidade do período abordado, pois essas fundições, inicialmente oficinas, se especializavam na confecção de grilhões e todos os tipos de instrumentos de aprisionamento (suplício) (HONORATO, 2008, p. 142). Com a abolição da escravatura elas passaram a diversificar suas funções na confecção de outros objetos, como postes de iluminação, gradis de ferro, chafarizes, esculturas etc. Já a indústria mecânica, até então fortemente sufocada pelas importações, passou, como já abordamos, a ser mais incentivada, com o protecionismo governamental, a partir de 1874. Mesmo não sendo em larga escala, já eram produzidas na cidade pequenas máquinas e instrumentos utilizados na agricultura e na indústria.

Apesar dos incentivos governamentais, ainda existiam na cidade muitos negociantes de produtos importados, oriundos da Europa, principalmente da Inglaterra, França e Alemanha. Produtos não só da indústria alimentícia, que aquecia a cidade com produtos manufaturados, mas principalmente das indústrias mecânicas e metalúrgicas, que importavam para o Brasil máquinas e ferramentas para equipar as fábricas, tornando-se concorrentes da produção nacional.

¹⁴ “É um processo para proteger o aço contra corrosão. A galvanização é a proteção do aço pelo revestimento de zinco, e é feita por meio de dois mecanismos: proteção por barreira gerada pela camada de revestimento e proteção galvânica ou sacrificial, que acontece na exposição simultânea do par zinco-aço” (O QUE é galvanização: definição. **Revista Ferramental**. Santa Catarina, [202-]. Disponível em: <https://www.revistaferramental.com.br/dicionario/galvanizacao>. Acesso em: 5 jun. 2022).

Quanto às infraestruturas, trataremos apenas daquelas instaladas e sediadas na cidade do Rio de Janeiro, nos períodos analisados e que contribuíram para o desenvolvimento industrial da cidade como as companhias de saneamento, as companhias de iluminação, as companhias de transportes públicos (sobre trilho e sobre rodas) e as companhias de navegação de carga. Os locais de armazenamento de mercadorias para importação e exportação, como os trapiche e as docas, também serão abordados.

Entre 1859 e 1889, começava na cidade uma transformação nos transportes urbanos coletivos sobre trilhos. Entendendo-se esse tipo de transporte como os veículos administrados pelas companhias ferroviárias (trens de ferro) e pelas companhias de ferro carris (bondes de tração animal e elétricos). Nesse período, já existiam na cidade a Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II, que daria posteriormente origem à Estrada de Ferro Central do Brasil, além da Companhia Estrada de Ferro da Tijuca e a Companhia Estrada de Ferro Corcovado, sendo a primeira estrada de ferro eletrificada (1884) e em funcionamento até os dias atuais. Quanto às companhias de ferro-carris, estas no período analisado, ainda eram inicialmente puxadas por muares, como a Companhia de Carris Urbano, a Companhia de Carris de Ferro de Santa Teresa, a Companhia de Carris de Ferro de São Cristóvão e a Companhia de Ferro-Carril de Vila Isabel, dentre outras. Estas, concorriam com as já existentes companhias de transportes sobre rodas¹⁵, realizados pelas “Companhias de Gôndolas Fluminenses” e pela “Companhia de Omnibus”. Esses veículos que rodavam na cidade eram as diligências, as segues (carruagem), as gôndolas¹⁶, os “omnibus”¹⁷ e os tílburis, dentre outros (ALMANAK administrativo, mercantil e industrial, 1879, p. 863). A evolução dos transportes favoreceu muito a mobilidade dos trabalhadores que atuavam nas fábricas e vinham se desenvolvendo a cada ano. Segundo Silva (1992, p. 23), os últimos anos do império brasileiro e o alvorecer da República foram marcados pela “revolução dos transportes”, sinalizada pela construção e o funcionamento das primeiras ferrovias,

¹⁵ O serviço de transporte terrestre, começou a circular no Rio de Janeiro, a partir de 1817, com as diligências. Em 1822 surgiram os tílburis (carruagem leve - calèches). Em 1837, surgem os ônibus movidos a tração animal. Em 1846, surgem as gôndolas (veículos mais leves e rápidos que os antigos ônibus). Em 1868 chegaram à cidade os bondes (ferro-carris) e os antigos ônibus puxadas a burros foram extintos. Em 1818 passaram a circular na cidade os bondes elétricos (WEID, Elisabeth von der. **O bonde como elemento de expansão urbana no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Fundação Casa de Rui Barbosa, 1997, p. 3; 5; 6).

¹⁶ “Veículos puxados a dois ou quatro muares, que acomodavam de 8 a 13 pessoas sentadas frente a frente”. (CRULS, Gastão. **A Aparência do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio, v. 2, 1952, p. 336).

¹⁷ Vindos da Europa por volta de 1837, esses veículos eram compostos de quatro rodas, dois andares e escada de ferro, pintados de vermelhos, puxados por quatro bestas (RENAULT, Delso. **O Rio antigo nos anúncios de jornais: 1808-1850**. Rio de Janeiro: Livraria Francisco Alves, 1984, p. 249).

inaugurando um sistema voltado para os subúrbios, e pelas linhas de bonde seguindo em direção à zona norte e a zona sul, abrindo novas perspectivas de deslocamento.

A companhia de gás era a mesma que realizava a iluminação pública, a “Companhia de Iluminação a Gás” fundada por Irineu Evangelista (barão de Mauá), substituiu a iluminação de óleo de baleia. Os postes de iluminação a gás eram produzidos na própria fábrica, na região do Aterrado, hoje Avenida Presidente Vargas, onde ainda se encontra parte dessa edificação, e os tubos para a canalização do gás eram fabricados no estaleiro da Ponta da Areia, em Niterói, também de propriedade de Mauá. Devido à ampliação da produção fabril na cidade, no período analisado, tanto para atender ao mercado interno como o externo, através das importações e exportações, avultaram-se os trapiches e as docas, estando alguns deles ainda no cenário da cidade, como as Docas D. Pedro II, que teve seu nome alterado na República para Docas Nacionais. O aumento desse quantitativo foi favorecido pelos melhoramentos na cidade, principalmente na região portuária (LAMARÃO, 2006, p. 56), assunto que trataremos mais adiante.

Apesar de não estar demonstrado na Tabela 1, a maioria dessas instalações, como é possível observar nas fontes consultadas, estava localizada no centro da cidade, e uma menor parte nos seus arrabaldes, considerados na época subúrbios. Os subúrbios até o final do século XIX, no Rio de Janeiro, eram lugares localizados nas cercanias da cidade (centro), locais de moradia das classes mais abastadas, como Glória, Catete, Tijuca, São Cristóvão, Gamboa, Saúde, dentre outros, que se assemelhavam aos subúrbios europeus do final do século XIX “*où beaucoup de families nobles ont leurs hôtels*”¹⁸ (SANTOS, 2011, p. 10). Mais esse cenário começava a ser alterado, com a vinda de instalações fabris para algumas dessas regiões, principalmente próximas ao porto. Algumas áreas, que compõem hoje o centro da cidade, ou melhor, a zona portuária, como os bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo, como já mencionamos, passaram a ter seu perfil alterado, principalmente com as reformas urbanas, como veremos mais adiante, e até mesmo o termo subúrbio passará a ter uma conotação negativa no século XX.

Há de se entender que a configuração da cidade do Rio de Janeiro no final século XIX, é bem diferente da estrutura da cidade na atualidade. Bairros hoje conhecidos, sequer existiam no período imperial e nos primórdios da República. A área central da

¹⁸ “Onde muitas famílias nobres têm seus hotéis” (DICTIONNAIRE general de la langue française. Paris: Libraire Ch. Delagrave, [188-?]. [tradução nossa]).

cidade, nesse período, era formada pelo Largo do Rossio¹⁹ (Praça XV de Novembro), rua do Ouvidor, rua Direita (Primeiro de Março) e as ruas adjacentes, que deram, na sua maioria, origem a Avenida Central, hoje Avenida Rio Branco. As nomenclaturas das ruas também foram bastante alteradas.

No primeiro período republicano (1889-1930), a indústria brasileira continuava desenvolvendo-se, principalmente na produção de tecidos e na transformação de alimentos. No início desse período, uma das mais importantes fábricas, no Rio de Janeiro, foi a “Companhia Progresso Industrial do Brasil”, conhecida como Fábrica Bangu²⁰ (Figura 7), uma das primeiras indústrias têxteis do país fundada em 1893, localizada no bairro de Bangu, na zona oeste da cidade. Além de grande participação na vida econômica da cidade e do país, a Fábrica Bangu também atuava no setor cultural, assunto que abordaremos mais adiante. As atividades industriais da fábrica funcionaram até o ano de 2005.

Figura 7 - Anúncio publicitário da Companhia Progresso Industrial (Fábrica Bangu).



Fonte: A Cruz, 7 jul. 1957, p.8. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=829706&pesq=%22A%C3%A7%C3%BAcar%20P%C3%A9rola%22&pasta=ano%20193>. Acesso em: 9 mar. 2021.

Apesar dos investimentos na cidade, o desenvolvimento industrial enfrentava muitas dificuldades, com a concorrência dos produtos estrangeiros, e os defensores da industrialização reclamavam do governo medidas protetivas para as indústrias

¹⁹ Por conta do Convento do Carmo, a atual Praça XV de Novembro teve diversas nomenclaturas: Largo do Carmo, Rossio do Carmo, Terreiro da Polé (porque nele estava o pelourinho, ou polé, no dizer do povo). Depois do período imperial, foi batizada de Largo do Paço. O nome atual é uma homenagem a data da Proclamação da República (GERSON, Brasil. **História das ruas do Rio**. 5 ed. Rio de Janeiro: Lacerda Ed., 2000, p. 26-7).

²⁰ Tombada pelo município do Rio de Janeiro, através da Lei nº 3.086, de 2 de agosto de 2000. (GUIA do patrimônio cultural carioca, 2014, p. 18).

brasileiras. Mas, foi no decorrer das primeiras décadas do século XX que a pioneira indústria carioca teve sua dinâmica alterada, perdendo a liderança para São Paulo, principalmente em função dos lucros excedentes, gerados pelas exportações de café, por parte dos produtores paulistas (RIBEIRO, 2002, p. 352). Essa queda no cenário industrial carioca foi favorecida, também, pelas interrupções nos fornecimentos de “além-mar”, em virtude das guerras, pela redução das importações, e pela retração do mercado externo para os produtos de exportação nacionais (BAER, 1985, p. 12), como demonstrado na Tabela 6, a seguir, dos empreendimentos fabris no primeiro período republicano de 1890 a 1920.

Tabela 6 - Demonstrativos dos investimentos fabris da cidade do Rio de Janeiro entre os anos 1899 e 1929

Gêneros	Ano			
	1899	1909	1919	1929
	Gêneros alimentícios			
	45	39	158	393
	Indústrias Têxteis			
	21	26	32	113
	Indústrias do Vestuário			
	73	32	133	471
	Indústrias Químicas			
	30	34	102	333
	Indústrias Metalúrgicas			
	34	25	20	73
	Indústrias Mecânica			
	5	1	1	9
	Outras Indústrias			
	128	90	192	728
Total	336	247	638	2.120

Fonte: ANUÁRIO administrativo, agrícola, profissional, mercantil e industrial dos Estados Unidos do Brasil e indicador para 1899-1929. Almanak Laemmert, Rio de Janeiro: Manoel José da Silva & Cia.

O novo cenário do país, agora como República e o Rio de Janeiro como sua capital, favoreceu à industrialização, segundo o qual o Brasil precisava completar sua independência política, conquistando sua independência econômica, só alcançada com a criação de novas indústrias, principalmente substituindo os produtos importados pelos nacionais (BAER, 1985, p. 11).

Apesar da análise “deficitária”, identificada pelo próprio Instituto Brasileiro de Geografia Estatística (IBGE) no primeiro inquérito industrial brasileiro de 1907 (Anexo A), como já mencionamos, este constatou a existência de 3.258 estabelecimentos fabris, empregando 151.841 operários. Dessas indústrias, 670, localizavam-se no Distrito Federal (Rio de Janeiro) (VERSIANI; CONSIDERA; REIS, 1990, p. 382). Esse quantitativo de fábricas levantadas pelo “Inquérito de 1907”, nos permite acreditar que mesmo com tantas dificuldades para o desenvolvimento industrial na cidade do Rio de Janeiro, esse valor confrontado com os apresentados na Tabela 6, através dos anúncios dos empreendimentos fabris, indica que a produção industrial carioca vinha crescendo a cada ano, principalmente quando comparada com os anos anteriores da Tabela 1.

Contudo, ainda analisando a Tabela 6, apesar de apresentar maior quantitativo de fábricas instaladas na cidade, estas ainda continuavam reduzidas em alguns setores, principalmente nos primeiros anos do século XX. De certa forma, o quantitativo de anúncios reflete o panorama econômico da cidade. As indústrias metalúrgicas e mecânicas ainda não detinham tecnologia e material suficientes para produzir o maquinário necessário para equipar uma indústria. O que se produzia na cidade eram máquinas e ferramentas de menor porte, como descascadores e brunidores de café, moendas para engenho, rodas hidráulicas etc. (ANUÁRIO, 1909, p. 541). Havia na cidade muitos representantes de grandes fábricas estrangeiras, que negociavam máquinas e ferramentas em seus escritórios ou agências. Isso demonstra uma dependência ainda muito alta das importações para esses gêneros, que vinham da Europa (Figura 8) e (Figura 9). Essa situação se explica devido às reformas urbanas por que passou a cidade do Rio de Janeiro nos primórdios do século XX, assunto que abordaremos mais adiante, e que atraiu para o centro da cidade diversos representantes que negociavam essas mercadorias. Esse cenário só vai ser alterado décadas depois.

Figura 8 - Anúncio publicitário dos importadores Victor Uslaender & C^a.



Fonte: ANUÁRIO administrativo, agrícola, profissional, mercantil e industrial dos Estados Unidos do Brasil, 1909, p. 979. Disponível em: <https://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=313394&pesq=%22Victor%20Uslaender%22&paSta=ano%20190&hf=memoria.bn.br&pagfis=38041>. Acesso em: 9 mar 2021

Figura 9 - Anúncio publicitário dos importadores Borlido Moniz & C^a.



Fonte: ANUÁRIO administrativo, agrícola, profissional, mercantil e industrial dos Estados Unidos do Brasil, 1909, p. 978. Disponível em: <https://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=313394&pasta=ano%20190&pesq=%22Borlido%20Moniz%22&pagfis=38040>. Acesso em: 9 mar. 2021.

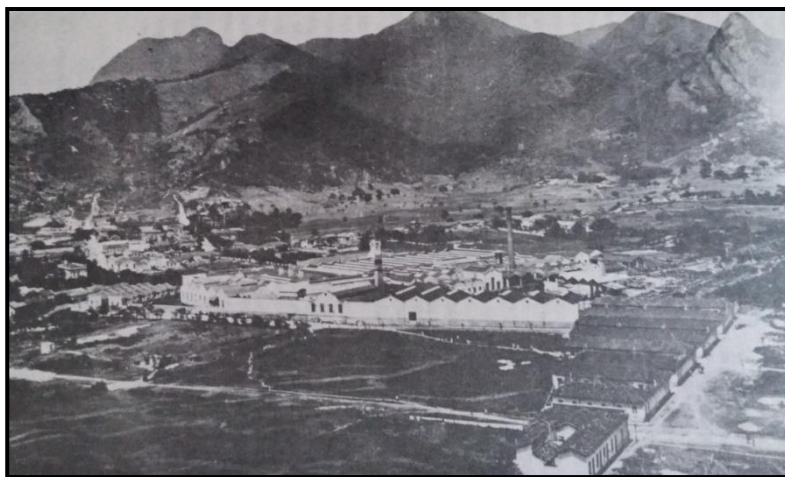
Em contrapartida, houve maior desenvolvimento dos demais setores, diante do cenário econômico já apresentado. A indústria têxtil, por exemplo, passou de 21 anúncios em 1899, para 113 em 1929. Diferentemente de algumas fábricas, que segundo Baer (1985, p. 14), se pareciam mais com pequenas oficinas do que propriamente empresas industriais, as indústrias do setor têxtil eram, na maioria, instalações de grande porte. Bom exemplo foram as fábricas da Companhia América Fabril, empresa que no final do século XIX e início do XX já era proprietária de mais cinco fábricas²¹ e estava entre as principais empresas têxteis do Brasil.

Uma delas, era a “Fábrica Cruzeiro” (Figura 10), considerada, a época, a mais complexa unidade de produção da Companhia América Fabril. O desenvolvimento de sua produção fabril dispunha de diversas etapas produtivas, que compreendiam desde a fiação, tecelagem e beneficiamento diversificado do tecido, além de seções

²¹ Fábrica Pau Grande (1878) em Magé, Fábrica Cruzeiro (1891), no Andaraí Grande, Fábrica Bonfim (1903), no Caju, Fábrica Mavilis (1910), no Caju e Fábrica Carioca (1920) no Jardim Botânico. (WEID, Elisabeth Von der; BASTOS, Ana Marta Rodrigues. **O Fio da meada**: estratégia de expansão de uma indústria têxtil: Companhia América Fabril: 1878-1930. Rio de Janeiro: Fundação Casa de Rui Barbosa; Confederação Nacional da Indústria, 1986, p. 68).

complementares e auxiliares à produção. Ainda nas instalações dessa fábrica, havia um setor de obras e conservação das máquinas, requerendo mão de obra diversificada. Além das repartições administrativas, mantinha também serviços assistenciais para atendimento aos operários (WEID; BASTOS, 1986, p. 197). Outro exemplo importante de fábrica têxtil de grande porte foi a “Companhia Progresso Industrial do Brasil” ou como era mais conhecida, “Fábrica Bangu” (Figura 11), considerada a maior fábrica de tecidos do Rio de Janeiro, a qual já mencionamos. Fundada em 1889, tinha como projeto de criação uma indústria que produzisse desde o fio cru até tecidos estampados, percorrendo todas as etapas do processo fabril (SEVERINO, 2015, p. 13).

Figura 10 - Vista aérea da Fábrica Cruzeiro com suas vilas operárias e terrenos adjacentes. Andaraí. 1911. (Arq. CAF.)”.



Fonte: WEID, Elisabeth Von der; BASTOS, Ana Marta Rodrigues.
O Fio da Meada: estratégia de expansão de uma indústria têxtil: Companhia América Fabril: 1878-1930. Rio de Janeiro: Fundação Casa de Rui Barbosa: Confederação Nacional da Indústria, 1986, p. 68.

Figura 11 - Fachada da Companhia Progresso Industrial (Fábrica Bangu).



Foto: Augusto Malta (1908). Acervo Light.

Fonte: O Rio Antigo. Disponível em:

<https://twitter.com/orioantigo/status/1218359520017121280>. Acesso em: 27 jul.2021.

Quanto à indústria alimentícia, importantes fábricas já abasteciam a cidade, como o “Moinho Fluminense” e o “Moinho Inglês”, na produção de farinhas, massas e biscoitos. A indústria de bebidas foi bastante aquecida, principalmente com a cerveja, trazendo para a cidade marcas até hoje conhecidas como a Brahma e a Antártica. Algumas delas ainda se encontram na paisagem da cidade, com o prédio da Companhia Hanseática-Brahma, no bairro da Tijuca. A Companhia Antártica Paulista, fundada em São Paulo, teve na década de 1920, uma instalação na cidade do Rio de Janeiro, ocupando o espaço da antiga “Empresa de Águas Gasosas” que produzia a cerveja “Tolle”, que em tempos passados era representante da marca Antártica no Rio de Janeiro. Por deter o controle acionário da empresa de águas gasosas, a companhia paulista conseguiu pelo Decreto nº 18. 155, de 13 de março de 1928²², a alteração do nome de “Empresa de Águas Gasosas” para “Companhia Antártica Carioca” (COUTINHO, 2016, p.3), localizada na rua do Riachuelo, nº 92. Infelizmente a edificação foi demolida e na atualidade se encontra no local o “Condomínio Residencial Cores da Lapa”, no centro da cidade. A produção de café sobreviveu bem ao período de guerra, terminando o ano de 1929 com 137 fábricas, como demonstrado na Tabela 7.

²² BRASIL. **Decreto nº 18. 155, de 13 de março de 1928**. Approva a alteração dos estatutos da Empresa de Aguas Gazosas, pela qual passou a se denominar Companhia Antartica Carioca. [Brasília, DF: Senado Federal, 20--], Disponível em: <http://legis.senado.leg.br/norma/434490/publicacao/15693265>. Acesso em: 30 jul. 2021.

Os demais setores, como já mencionamos, também se beneficiaram com o aumento na produção, principalmente após as reformas urbanas na cidade, como a indústria do vestuário, que viu o setor de calçados ter no ano de 1929, 264 anúncios de estabelecimentos fabris na cidade. Seguido da indústria química, com o crescimento da produção de artigos de perfumaria e produtos químicos; e da indústria moveleira, como demonstrado na Tabela 7 abaixo:

Tabela 7 - Demonstrativo das indústrias que mais se desenvolveram no período de 1899 a 1929

Produtos	1899	1909	1919	1929
Café	3	4	51	137
Calçados	6	7	73	264
Cerveja	6	7	28	55
Móveis	2	3	28	109
Perfumes	8	15	25	12
Produtos químicos	8	9	29	19
Sabonete	1	-	3	10

Fonte: ANUÁRIO administrativo, agrícola, profissional, mercantil e industrial dos Estados Unidos do Brasil e indicador para 1899-1929. **Almanak Laemmert.** Rio de Janeiro: Manoel José da Silva & Cia.

A falta de anúncios, observada no ano de 1909 para a produção de sabonetes, se justifica, pois, esse tipo de artigo era também produzido por estabelecimentos fabris identificados como fábricas de perfume. Por isso, não foi contabilizado como fábrica de sabonetes. O que nos permite concluir que existia na cidade muito mais produção de sabonetes que identificado na Tabela 7.

Vale lembrar que, apesar do desenvolvimento das fábricas, no período apresentado na Tabela 6, a cidade não se transformou num grande mercado consumidor. Segundo Baer (1985, p. 14), os produtos produzidos na cidade eram caros e de qualidade inferior, se comparados com os americanos e europeus. O crescimento das fábricas atraiu para a cidade grande parte da mão-de-obra desempregada das fazendas além dos imigrantes. Era necessário que as infraestruturas acompanhassem esse fluxo. Os bondes, por exemplo, passaram do sistema de tração animal para o sistema elétrico. A entrada da *Light Power and Company* no Rio de Janeiro, segundo Silva (1992, p. 24), marcou consideravelmente a história das principais companhias de bonde. Ressalta-se uma prática já existente e identificada na época, a formação dos monopólios das principais companhias de bondes, dominando o tráfego de carris no Rio de Janeiro. Esse aumento da oferta de bondes ocorreu muito em função do crescimento

da população na cidade, face as transformações ocorridas com a abolição dos escravizados, “Proclamação da República”, reformas urbanas, que atraíram novos empreendimentos. Alguns remanescentes dessas companhias de ferro-carris ainda se encontram no cenário urbano da cidade. Bom exemplo é a Estação da Companhia de Carris Vila Guarany, no bairro de Santo Cristo, na zona portuária da cidade; da Casa de Máquinas e oficina de manutenção dos carris, da Companhia de Ferro Carris Jardim Botânico, na zona sul do Rio de Janeiro, e os vestígios dos trilhos dos bondes da *The Rio de Janeiro Tramway Light Power and Company*, construída onde antes ficavam os escritórios e os currais da Companhia de Carris Urbanos, no centro da cidade (LIGHT, [2012], p.1).

Os transportes sobre rodas também se adaptaram aos novos tempos. Era necessário maior agilidade nos deslocamentos, pois os transportes de tração animal eram muito lentos. A cidade agitava-se em um novo ritmo, mais acelerado, no compasso das máquinas. Isso porque no início do século XX, começaram a surgir as primeiras linhas de ônibus movidos a combustão. Em 1908, surgiram os auto-ônibus movidos a gasolina. Em 1917, estes passaram a ser movidos à bateria (eletricidade), fabricados nos Estados Unidos e que funcionaram até 1928 (COSTA, 2006, p. 20). Em 1929, já eram anunciadas no *Almanak Laemmert* 10 companhias que ofereciam esse transporte, dentre elas a “Empresa Brasileira Auto-ônibus” e a “Companhia Expresso Carioca”²³.

Com um quantitativo cada vez maior de empreendimentos industriais na cidade do Rio de Janeiro, também aumentava a entrada e saída de mercadorias pelo porto da cidade e, com isso, ampliava-se o serviço de navegação de carga. A navegação de cabotagem (entre portos do mesmo país) que exigia menores investimentos, era realizada por companhias locais e regionais, já as de longa distância (importação e exportação) exigiam maiores investimentos e eram executadas por companhia estrangeiras (FILHO, 2014, p. 446). Com a Proclamação da República, foram criadas empresas brasileiras, como o Lloyd Brasileiro, que acabou incorporando outras

²³ “Em 1927, a Light e a prefeitura criaram a Viação Excelsior, sob a direção da empresa canadense. [...]. A Excelsior foi a precursora da colocação do regulador de velocidade nos ônibus e foi a responsável pela proibição do excesso de lotação. Em 1928, dezenove empresas estavam licenciadas, transportando 88,1 milhões de passageiros/ano [...]” (COSTA, Elisângela Azevedo Viana Gomes da. **Estudo dos constrangimentos físicos e mentais sofridos pelos motoristas de ônibus urbano da cidade do Rio de Janeiro**. Orientador: Claudia Mont’Alvão. 2006. 154 f. Dissertação (Mestrado em Design) - Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006, p. 20. Disponível em: https://www.maxwell.vrac.puc-rio.br/9036/9036_3.PDF. Acesso em: 29 jun. 2021).

companhias, como a Companhia Nacional de Navegação Costeira, cuja sede era em um galpão, na Avenida Rodrigues Alves, 301-303, ainda existente na cidade.

A cidade até os primórdios da República era dividida em distritos, e alguns com seus próprios sistemas de saneamento. Em 1899, já eram anunciadas no *Almanak Laemmert*, 6²⁴ companhias que realizavam o saneamento na cidade. É interessante percebermos como as empresas prestadoras de serviços públicos normalmente começavam suas atividades com uma concessão do governo às empresas privadas para a exploração desses serviços na cidade. Isso ocorreu com Companhia de Iluminação a Gás (1854); depois vendida para a empresa inglesa *Rio de Janeiro Gas Company Limited* (1865) e em 1876, a concessão passou para a empresa belga *Société Anonyme du Gaz* (SAG), para iluminação pública e abastecimento de gás para a cidade. Em 1909, *The Rio de Janeiro Light Power and Company Limited*, empresa canadense, passou a explorar a energia elétrica na cidade. O mesmo ocorreu com a empresa *The Rio de Janeiro City Improvements Company* (1857) para o tratamento das águas pluviais e esgoto e com firma *Aleixo Gary & Cia.* (1857), para a limpeza da cidade. Sendo todas, posteriormente estatizadas, como veremos mais adiante.

Com a tomada do poder por Getúlio Vargas (1930), foi adotado um conjunto de políticas econômicas e sociais que marcaram de forma incontestável o desenvolvimento industrial, a urbanização e a organização da sociedade brasileira (D'ARAÚJO, 1997, p.7). A economia que ainda estava fortemente baseada na produção agrícola (cafeicultura), passou a ser substituída pela industrial. Inúmeras fábricas e estabelecimentos industriais se instalaram na cidade do Rio de Janeiro, ao longo da gestão Vargas (1930-1945) e (1950-1954), como a sede da *Standard Oil Company*, por exemplo. No Brasil, desde 1912²⁵, foi a primeira empresa de óleo e gás a se estabelecer no país. Em 1935, construiu o icônico prédio, semelhante a um imponente transatlântico, no centro da cidade (GUIA DO PATRIMÔNIO CULTURALCARIOCA, 2014, p. 75). Teve como legado a marca “Esso” e o personagem “Tigre” dos postos de combustível, e

²⁴ 1) City Improvements Company Limited; 2) Companhia de Melhoramentos da Lagoa e Botafogo; 3) Companhia de Saneamento do Rio de Janeiro; 4) Companhia de Melhoramentos da Ilha do Governador; 5) Companhia Industrial e Melhoramentos do Brasil e 6) Companhia Industrial do Rio de Janeiro (limpeza pública) (ALMANAK administrativo mercantil e industrial do Rio de Janeiro e indicador para o ano de 1899. **Almanak Laemmert**. Rio de Janeiro: [Companhia Typographica do Brazil], ano 56, 1899. Disponível em: <https://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=313394&pasta=ano%20190&pesq=%22Almanak%22&pagfis=16742>. Acesso em: 29 jun. 2021).

²⁵ Autorizada a montar operações no Brasil por meio de decreto emitido pelo presidente Hermes da Fonseca, assinado em 17 de janeiro de 1912 (EXXONMOBIL. **História da ExxonMobil no Brasil**. [S./], 2019. Disponível em: <https://corporate.exxonmobil.com/Locations/Brazil/Our-history-in-Brazil>. Acesso em: 13 dez. 2019).

assim como a Fábrica Bangu, também teve forte participação na vida cultural da cidade. A Fábrica Bhering²⁶, já instalada na cidade, mudou de endereço em 1934, devido às reformas urbanas no centro da cidade, tendo suas instalações demolidas, indo se instalar na rua Orestes, 28, no bairro do Santo Cristo, produzindo chocolates, doces e café até meados da década de 1990, quando foi desativada.

O governo de Getúlio Vargas também vivenciou uma mudança dos locais de produção. Unidades fabris e industriais até então em funcionamento foram abandonadas, nas regiões do centro, zonas sul e norte da cidade, e instaladas em novas localidades da capital federal. Essa movimentação ocorreu em função do crescimento da cidade; do aumento nas dimensões físicas tanto das empresas como das fábricas; da busca por novos mercados consumidores; das alterações nos meios de transportes e nos fluxos de energia, além das mudanças tecnológicas das próprias indústrias. Uma das direções seguidas por esse deslocamento foi através da abertura de novas unidades na periferia da cidade, ou em áreas satélites do Rio de Janeiro. Nesse período ainda se instalaram no Distrito Federal (RJ), as indústrias metalúrgicas e mecânicas, farmacêuticas, de calçados e vestimentas, alimentares incluindo bebidas e estimulantes (ANUÁRIO ESTATÍSTICO DO BRASIL, 1949, p. 118-122). A construção da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), no Vale do Paraíba, em Volta Redonda (1946), atraiu diversas plantas industriais para a região, tanto do setor metalúrgico como do setor de bens de consumo. A abertura da Avenida Brasil, em 1946, e da BR-116 (Via Dutra), inaugurada em 1951, foram fatores fundamentais de expansão das indústrias, sendo a Baixada Fluminense uma região que muito sentiu os efeitos desse processo. Os novos empreendimentos industriais e fabris produziam artigos manufaturados como açúcar, leite, tecidos, máquinas, dentre outros.





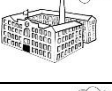
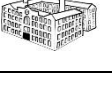
O governo de Juscelino Kubistchek (JK) (1956-1960), através do “Plano de Metas” favoreceu, segundo Damas (2008, p. 67), a expansão da indústria, principalmente a naval e a da construção de refinarias para derivados de petróleo. O objetivo principal de JK era incentivar de forma rápida o processo de industrialização que havia sido dinamizado no governo de Getúlio Vargas. O propósito de JK era ainda

²⁶ Fundada na cidade do Rio de Janeiro em 1906, a fábrica Bhering, já teve outros endereços no centro da cidade, como a rua Sete de Setembro, desapropriada após determinação do prefeito Pereira Passos, devido a abertura da Avenida Central, atual Avenida Rio Branco. Transferida então para a rua Treze de Maio (centro), de onde novamente foi retirada após a construção do Teatro Municipal. A fábrica foi instalada no bairro de Santo Cristo, na zona portuária do Rio de Janeiro na década de 1930, onde esteve em pleno vapor na manufatura de seus produtos. Em meados da década de 1990 a fábrica foi desativada. (BORDENAVE, Geisa. A “Antiga Fábrica Bhering” e o projeto de “Revitalização” da zona portuária do Rio de Janeiro. **Intertextos**, Rio de Janeiro, v.9, n.1, 2018, p. 52. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br>. Acesso em: 13 dez. 2019).


atrair investimentos e empresas multinacionais, principalmente do setor automobilístico. A integração do país, através da ampliação da malha rodoviária, se fazia necessária para alcançar seus objetivos e com isso, se impulsionou a expansão das rodovias. (BRASIL, 2015, p. 43) Esses investimentos em outro modal de transporte, e por conseguinte nas suas novas infraestruturas, impactou enormemente no esvaziamento e no esfacelamento das estradas de ferro, que acabaram sucateadas, como veremos mais adiante. Abaixo, na Tabela 8, apresentamos os empreendimentos implantados na cidade entre as décadas de 1930 e 1950.

Para desenvolvermos nossa análise foram utilizados os censos industriais elaborados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), dos anos de 1940, 1950 e 1960²⁷, todos referentes aos anos anteriores, ou seja, 1939, 1949 e 1959.

Tabela 8 - Demonstrativos dos investimentos fabris da cidade do Rio de Janeiro entre os anos de 1939 e 1959

Gêneros	Ano		
	1939	1949	1959
	Indústrias de Alimentação		
	716	979	1.235
	Indústrias Têxteis		
	78	98	84
	Indústrias do Vestuário		
	498	810	693
	Indústrias Químicas		
	323	515	443
	Indústrias Metalúrgicas		
	277	325	492
	Indústrias Mecânicas		
	85	77	136
	Outras Indústrias		

²⁷ No Censo Industrial de 1940, as atividades industriais em operação no ano de 1939 foram originalmente classificadas em 19 gêneros de indústria, bem mais amplo que o elaborado em 1920 [14]. Muitos gêneros foram separados, como as indústrias de óleos e graxas vegetais da química, por exemplo, e outros aglutinados como, a indústria de madeira com mobiliário. É no Censo Industrial de 1940, que passa a ser apresentado a indústria da construção civil. [...]. No Censo Industrial de 1950, as atividades industriais foram classificadas em 2 classes de indústria e em 20 gêneros, enquanto no Censo de 1960 foram 22 gêneros (VERSIANI, CONSIDERA; REIS, 1990, p. 371-2).

	739	1.570	1.868
Total	2.716	4.374	4.951

Fonte: Censo Industrial do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística: 1940, 1950 e 1960.

Antes de analisarmos a Tabela 8, com os demonstrativos dos empreendimentos industriais e fabris instalados na cidade do Rio de Janeiro, entre as décadas de 1930 e 1950, achamos necessário fazer uma breve introdução dos censos industriais no país, até a segunda metade do século XX. Já havíamos mencionado anteriormente, que o primeiro censo industrial tinha sido realizado em 1920 e, antes disso, houve pelo menos dois inquéritos: um em 1907 e outro em 1912, referentes ao conjunto industrial no país. Contudo, não havia uma padronização para esses levantamentos que permitisse uma comparabilidade, entre os censos, devido a diversos fatores como mudanças de conceituação, modificação na estrutura de produção e das classificações da atividade industrial (VERSIANI; CONSIDERA; REIS, 1990, p. 364), que só ocorreram em 1950²⁸, além de alguns setores da indústria não terem sido contabilizados. É importante ressaltar que ao longo dos anos, houve alterações na periodicidade e nos anos de referência dos censos industriais brasileiros. Entre 1940 e 1970 a periodicidade foi decenal e entre 1970 e 1985 quinquenal²⁹.

Havíamos também mencionado que, para compor as Tabelas 1, 6 e 8, utilizaríamos como referência os gêneros de indústria do “Censo Industrial de 1920”, devido a simplificada estrutura de classificação desse recenseamento. Também havíamos abordado que analisaríamos outros censos de décadas posteriores, que já haviam passado por uma reestruturação classificatória. Desta forma, para não haver discrepâncias, com a ampliação e os desmembramentos de gêneros industriais utilizados nos recenseamentos industriais de 1950 e 1960, optamos por manter os gêneros, comuns a todos os censos como: indústrias de alimentação, associadas as indústrias de bebidas; indústrias têxteis; indústrias do vestuário; indústrias químicas;

²⁸ “A classificação adotada [Censo Industrial de 1950] possibilitou a comparabilidade com os dados de países que observavam a ‘Classificação Internacional Padronizadas’ de todas as atividades econômicas, recomendadas pelas Nações Unidas. [...]. Esses resultados [comparação entre os Censo de 1940 e 1950] permitiram apreciar a evolução das indústrias manufatureiras, através de seus aspectos fundamentais no conjunto do País e em cada unidade da federação [...]” (IBGE, 1957, p. 22, grifo nosso).

²⁹ Desde 1991, “a periodicidade dos Censos Demográficos e dos Censos Econômicos, realizados pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), será fixada por ato do Poder Executivo, não podendo exceder a dez anos a dos Censos Demográficos e a cinco anos a dos Censos Econômicos” (BRASIL. Lei nº 8.184, de 10 de maio de 1991. Dispõe sobre a periodicidade dos Censos Demográficos e dos Censos Econômicos e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, [20--]d. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8184.htm. Acesso em: 3 jul. 2021).

indústrias metalúrgicas; indústrias mecânicas e indústrias diversas. Para os acréscimos dos gêneros industriais, inseridos nos censos de 1950 e 1960, optamos por alocá-los no gênero outras indústrias. Assim, unificando as tabelas com os mesmos gêneros industriais, poderemos, de certa forma, avaliar a evolução dos empreendimentos industriais na cidade do Rio de Janeiro, da segunda metade do século XIX até a segunda metade do século XX.

A Tabela 8 apresenta o perfil industrial da cidade do Rio de Janeiro entre as décadas de 1930 e 1950, período de consolidação do processo industrial carioca. O cenário político e econômico desse período, assunto que trataremos mais adiante, favoreceu esse quadro evolutivo industrial. Isso se refletiu no quantitativo de instalações industriais na cidade, pois diante das dificuldades de importação, devido à crise econômica de 1929-1933 e os impactos da II Guerra Mundial, o governo de Getúlio Vargas decidiu produzir no país o que se importava, apoiando a produção industrial brasileira (MATTOS; DOTTORI; SILVA, 1972, p. 271). Essa situação é demonstrada na Tabela 8, na qual podemos perceber maiores investimentos em alguns setores, já no final da década de 1950, como da indústria alimentícia, da indústria metalúrgica e de outras indústrias, com um crescente para as indústrias de papel e papelão, borracha, couro, dentre outras, que compõem esse gênero.

A indústria alimentícia, por exemplo, teve um crescimento considerável entre os anos de 1939 e 1959, passando de 716 instalações fabris para 1.235, estabelecimentos industriais. Com a escassez de bens de consumo até então importados, surgiram nesse período importantes fábricas de alimentação, estando algumas delas ainda em funcionamento na cidade. A Fábrica do Café Capital (1943), fundada no centro da cidade e a Fábrica Piraquê (1950), estabelecida no bairro de Madureira, zona norte da cidade, exemplificam a produção de alimentos na cidade, entre as décadas de 1940 e 1950. Esta última, produzia inicialmente biscoitos, diversificando posteriormente (1957) para massas alimentícias. E como essas, várias outras fábricas passaram a suprir o mercado interno, fortalecendo, assim, a indústria nacional.

A indústria metalúrgica do período analisado teve um crescimento expressivo terminando o ano de 1959, com 215 indústrias a mais que em 1939, assim como a indústria mecânica, fechando 1959 com 51 fábricas a mais que na década de 1930. Já a indústria química, como observado na Tabela 8, teve uma pequena queda nas instalações, mas nada muito significativo, terminando o ano de 1959 com 72 indústrias a menos que na década anterior.

Com o desenvolvimento dessas indústrias pesadas, surgiu a necessidade da demanda de outros bens (indústria intermediária e de capital), que atendessem esses setores, como aço, materiais de construção, combustíveis, máquinas e equipamentos (ARAÚJO, 2008, p. 30). A *Standard Oil Company* e a Companhia Siderúrgica Nacional, já mencionadas, contribuíram para a evolução desse cenário industrial. As fontes de energia também foram controladas pelo governo, através do “Código de Águas e de Minas” (MATTOS; DOTTORI; SILVA, 1972, p. 271), também como forma de incentivar a indústria brasileira. Importantes empresas do setor energético foram criadas nesse período, como a Petrobrás (1953) e a Eletrobrás (1954).

Várias outras indústrias aproveitaram esse “surto da produção industrial” (BAER, 1985, p. 203) e em especial, as instaladas no Rio de Janeiro, para desenvolver suas atividades, e entre elas está a indústria de papel e papelão, já mencionada, na produção de embalagens, que junto com as demais desse gênero (outras indústrias) fortaleceram o setor industrial na cidade. Diante desse quadro, podemos perceber que a capacidade produtiva nacional, até então, estava subutilizada, e que diante das sucessivas importações até a ocorrência das crises nacionais e internacionais, a indústria brasileira estava sendo sufocada.

Uma outra observação que a análise dos dados da Tabela 8 nos mostra, é um declínio das chamadas indústrias leves (tecidos, vestuários) (BAER, 1985, p. 298) em contraposição as já mencionadas indústrias pesadas. Esse incentivo às indústrias pesadas, reflete a ideia de industrialização dos governos do período analisado na Tabela 8, pois os objetivos desses gestores eram a difusão dos valores industriais, com isso o “engrandecimento do país e o fortalecimento da nação para garantir a sua soberania e o aumento da sua capacidade de defesa” (LEVY, 1994, p. 236).

No período analisado na Tabela 8, a cidade do Rio de Janeiro, capital federal, passou a ter maciços investimentos e mais incentivos públicos com a instalação de indústrias de bens de capital e de indústrias de bens de consumo duráveis (ARAÚJO, 2008, p. 54), como a indústria automobilística, por exemplo. Era necessário para alcançar o avanço industrial, almejado pelos sucessivos governos, principalmente a partir da década de 1930, que se montasse uma infraestrutura que permitisse esse desenvolvimento.

Após a Revolução de 1930, moldou-se um novo sistema de transporte no país, no qual apontava-se para as rodovias como solução para o escoamento da produção nacional, constituindo para um nítido cenário de esfacelamento da malha ferroviária e

um esvaziamento dos portos. “Os ônibus e os caminhões aos poucos iam desbancando o trem e o navio, no transporte de pessoas e de mercadorias. As estações rodoviárias substituíram os cais dos portos e as plataformas de embarque das ferrovias” (FILHO, 2010, p. 250).

O saneamento da cidade, serviço que era realizado por empresas privadas, e que com o passar dos anos, e as alterações no cenário político administrativo da capital federal, principalmente, a partir da década de 1930, passam a ter uma presença estatal mais incisiva nos órgãos de controle, principalmente dos recursos naturais. Antigas companhias que realizavam os serviços públicos foram transformadas em empresas públicas. O serviço de esgotamento, por exemplo, realizado no século XIX pela *The Rio de Janeiro City Improvements Limited*, ao final do contrato (1947), as atividades e o pessoal da empresa passaram para o “Departamento de Águas e Esgotos” (DAE) que constituiu o “Serviços de esgotos”, abrangendo toda a área esgotada da cidade. E em 1957, foi criada a “Superintendência de Urbanização e Saneamento” (SURSAN), que absorveu todas as atividades do DAE (CEDAE, [c.2000], p. 8). Quanto a distribuição de água potável, serviço inicialmente realizado através dos reservatórios e chafarizes, a já citada SURSAN passou a realizar o serviço de captação de água dos rios. O serviço de limpeza pública, realizado pela firma Aleixo Gary (1876), passou, na década de 1940 a ser desempenhado pela “Diretoria de Limpeza Urbana (DLU) (EIGENHEER, 2009, p. 102).

O que se percebe é que da grande diversificação fabril e industrial, demonstrada nas Tabelas 1, 6 e 8, pouco ou quase nada restou. A maioria desses investimentos abandonou antigos métodos de fabricação, e as antigas instalações, muito calcadas na força de trabalho do operário e da máquina, se tornaram obsoletas ao longo dos anos. Mas, a cidade do Rio de Janeiro não deixou de ser industrializada, muito pelo contrário. A partir da década de 1960, foram criados grandes parques industriais, promovendo uma desconcentração espacial dos investimentos industriais, tanto na cidade como na região metropolitana. Ao longo do século XX, com sucessivas crises econômicas, muitos desses empreendimentos fecharam as portas, principalmente entre as décadas de 1980 e 1990, que presenciaram profundas transformações no cenário político e econômico brasileiro³⁰. Fábricas e indústrias nacionalmente conhecidas como a “Fábrica de

³⁰ Abertura política, com o fim do Regime Militar (1979); convocação de eleições diretas (1984) e promulgação de uma nova Constituição (1988). O cenário conturbado com troca presidencial, alta da inflação, desvalorização e mudança da moeda nacional fez com que importantes empreendimentos cessassem suas atividades (VAINFAS, Ronaldo; FARIA, Sheila de Castro; FERREIRA, Jorge; SANTOS, Georgina dos. **História: o mundo por um fio: do século XX ao XXI**. São Paulo: Saraiva, 2010, v. 3, p. 394).

Chocolates Bhering”, já mencionada, tendo sua última sede construída em 1934, no bairro de Santo Cristo foi desativada em 1990, e a “Fábrica da Cooperativa Central dos Produtores de Leite” (CCPL), construída na década de 1940 no bairro de Benfica, foi desativada na década de 1990 e demolida em 2012, estes são apenas alguns exemplos. Na paisagem industrial da cidade do Rio de Janeiro, ficaram alguns remanescentes desses investimentos, e o perfil industrial da cidade iniciado em meados do século XIX foi ficando em segundo plano. A cidade com o passar dos anos foi agregando novos perfis, sem, contudo, deixar de ser uma cidade industrializada, como veremos a seguir.

1.2 - A Construção Imagética da Cidade

A imagem construída do Rio de Janeiro, formada ao longo de um processo histórico a partir de conjunturas, políticas econômicas, culturais e sociais (XAVIER, 2017, p. 13), está vinculada aos meios de comunicação, principalmente para enaltecer as belezas naturais da cidade, comercializada mundo afora, e utilizada com sua representação simbólica. É a “Cidade Maravilhosa”, elevada à categoria de “Patrimônio Mundial como Paisagem Cultural Urbana” em 2012, sendo a primeira cidade, nessa categoria, reconhecida pela Unesco³¹. Veremos a seguir como essa imagem da cidade foi se construindo e agregando novos perfis sem, contudo, deixar de ser uma cidade industrializada e como essa representação simbólica de cidade, utilizada pelos seus governantes, pode interferir na preservação do patrimônio industrial do Rio de Janeiro.

Como já demonstrado em item anterior, a cidade do Rio de Janeiro iniciou seu processo industrial no final do século XIX e, desde então, nunca deixou de ser uma cidade industrializada. Mas ao longo dos anos, essa característica industrial foi se distanciando da ideia construída de cidade e novos perfis foram sendo agregados ou alterados, principalmente a partir das reformas urbanas implementadas na cidade no início do século XX. Vejamos através de um breve panorama, como essas reformas

³¹ Em 1º de julho de 2012, a cidade do Rio de Janeiro, tornou-se a primeira cidade no mundo a receber esse título. “O ingresso do Rio de Janeiro na lista de Patrimônio Mundial da UNESCO, na categoria de Paisagem Cultural, aconteceu na 36ª sessão do Comitê do Patrimônio Mundial, em São Petersburgo, na Rússia. O Rio foi selecionado pela qualidade de sua paisagem, de ‘valor universal excepcional’, constituída de elementos naturais e culturais que moldaram e inspiraram o desenvolvimento da cidade, o modo de vida de seus habitantes e a obra de seus artistas [...]. Para simbolizar o rico acervo paisagístico da cidade, [...] foram indicados como bens culturais de valor universal: a entrada da Baía de Guanabara e as montanhas florestadas que a molduram, protegidas pelo Parque Nacional da Tijuca; o Morro do Pão de Açúcar; a enseada de Botafogo; a orla de Copacabana; o Parque do Flamengo; o Jardim Botânico e os fortes de Niterói” (PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO. SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO. **Diagnóstico urbano-ambiental da cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Coordenadora de Macroplanejamento, 2015, p. 43).

urbanas foram utilizadas como ferramentas para que a cidade imprimisse uma imagem que lhe fosse mais favorável e como isso reflete na manutenção dos remanescentes industriais da cidade.

1.2.1 – Reforma Pereira Passos

As primeiras iniciativas em ordenar o espaço urbano da então capital do Império datam de 1875. Foi criada nessa época, uma “Comissão de Melhoramentos” para a cidade, formada por engenheiros e, dentre eles, Francisco Pereira Passos. Tal comissão foi responsável por elaborar um relatório que contivesse questões relacionadas aos melhoramentos quanto aos aspectos sanitários, estéticos, viários e habitacionais. Contudo, os planos dessa comissão não se realizaram nesse momento e foram retomados quase trinta anos depois (FERREIRA, 2019, p. 2-3).

A configuração urbana da cidade já no final do século XIX começava a ser alterada. A cidade do Rio de Janeiro era considerada no início da segunda metade do século XIX a cidade mais industrializada do país. E, a partir desse momento, o cenário urbano da cidade passava por modificações, como demonstrado por Canero (2017):

[...] No final do século XIX Gamboa, Saúde e Santo Cristo já vinham perdendo seu status aristocrático que possuía no final do século XVIII e boa parte do século XIX quando eram lugares aprazíveis a beira-mar. Os aterros, as construções do cais e enormes armazéns tiraram a vista da praia e os bairros perderam seu ambiente bucólico. As famílias ricas que ali estavam [...] mudaram-se para bairros como Catete, Glória, Flamengo e Botafogo [...] não só a falta de vista para o mar afastou a aristocracia [...]. Muita gente ali aportava devido a oferta de trabalho no cais do porto e na estiva, assim também nas grandes indústrias instaladas na região como Moinho Inglês, Moinho Fluminense, Fábrica Bhering de chocolate e café Globo, Açúcar Pérola e vasto comércio. [...] (CANERO, 2017, p. 9-10).

Esse cenário atrativo para as instalações fabris, como apresentado na citação acima, se intensificou no início do século XX, sob a gestão do presidente da República Rodrigues Alves (1902-1906). Este, nomeou em 1902, para prefeito do Distrito Federal (Rio de Janeiro), Francisco Pereira Passos. Engenheiro formado em Paris, trouxe para a cidade tudo que havia visto de mais moderno na capital francesa. Sob a influência do engenheiro francês *George-Eugène Hausmann* que remodelou a cidade de Paris, Passos queria transformar a capital federal em modelo de modernidade. Suas ações

estavam muito afinadas com o discurso de posse de Rodrigues Alves³², que proclamava grande ação de reformulação urbana, com a alegação de melhorar a imagem, a salubridade e a economia da capital federal, com o intuito de propiciar a imigração de estrangeiros ao Brasil, para o trabalho na lavoura cafeeicultora, em crise de mão-de-obra desde a abolição da escravidão (AZEVEDO, 2003, p. 41).

Assolada por epidemias de febre amarela, cólera e outras doenças infectocontagiosas³³, a intenção das reformas era implementar na cidade projetos modernizadores, com o intuito de acabar com as doenças e tornar a cidade mais atrativa para investimentos. Os projetos urbanos consistiam: na modernização do porto para que recebesse navios de grande porte e facilitasse o escoamento das produções; criar uma avenida ampla e arejada, que conectasse o porto às outras áreas da cidade e expandir ruas. Para tal empreitada, foi criada uma “Comissão Construtora da Avenida Central”, tendo como chefe o engenheiro Paulo de Frontin. A referida comissão foi responsável pela desapropriação e reloteamento das áreas, demolição dos prédios, desmonte dos morros do Castelo e de São Bento, além de fiscalizar a construção dos novos edifícios (OLIVERA, 2008, p. 59).

Segundo Velloso (1988, p. 11), a verdadeira intenção era tornar o Rio de Janeiro uma “Europa possível”, e para isso era necessário esconder, ou mesmo destruir, o que significava atraso ou motivo de vergonha para a elite da época. A imagem da cidade naquele momento, com vielas e becos escuros e esburacados, cortiços, pobreza, epidemias etc., destoava do modelo civilizatório almejado pelos gestores e por parte da sociedade da época. Segundo Velloso:

Face as revolucionárias conquistas do mundo moderno, com a vacina, o automóvel, a luz elétrica, a fotografia, o cinematógrafo, era inadmissível que o Rio - capital da República - mantivesse ainda as feições de uma cidade colonial. E baseado nesses argumentos, as nossas elites endossam com euforia o slogan criado pelo colonista Figueiredo Pimentel [...] ‘O Rio civiliza-se’ (VELLOSO, 1988, p. 11).

³² MANIFESTO inaugural à nação. **Correio da Manhã**, Rio de Janeiro, ano 2, n. 521, 16 nov. 1902. Primeira página). Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=089842_01&pasta=ano%20190&pesq=%22O%20manifesto%20inaugural%20%C3%A0%20na%C3%A7%C3%A3o%22&pagfis=2791. Acesso em: 11 mar. 2021.

³³ A morte assolava a cidade nas epidemias de febre amarela de 1850 a 1854, e de cólera em 1856 (OLIVEIRA, Lúcia Lippi. **Cultura é patrimônio**: um guia. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2008, p. 58). Além de outras doenças como varíola, sarampo, disenteria, difteria, tuberculose e até mesmo a peste bubônica, devido à ausência de infraestrutura sanitária, do final do século XIX e início do XX, no Rio de Janeiro (LOBO, Eulália Lahmeyer. **História do Rio de Janeiro**: do capital ao capital industrial e financeiro. Rio de Janeiro: Ibmecc, 1978, v. 2, p. 257-8).

Apropriando-se também do discurso acima citado, que a cidade não poderia ficar aquém dos avanços do mundo moderno, e estando o governo, na realidade, pressionado pelos interesses do capital estrangeiro, para o controle das doenças tropicais, como condição *sine qua non* para os investimentos, é que os gestores do governo federal e do governo distrital (Rio de Janeiro), atrelaram seus projetos. Na esfera federal, sob o comando do ministro da Aviação e Obras Públicas, Lauro Müller e do engenheiro Francisco Bicalho, ficou a remodelação do porto da cidade. A erradicação das doenças ficou sob a responsabilidade do ministro da Saúde, o médico sanitarista Oswaldo Cruz, principalmente no combate à febre amarela. Na esfera distrital, na remodelação da cidade, estava à frente o prefeito Pereira Passos e o engenheiro chefe, Paulo de Frontin.

Os efeitos da reforma Pereira Passos associados aos projetos do governo federal, trouxeram para a cidade benefícios inegáveis, como o combate às epidemias, a modernização da cidade, atraindo para ela investimentos. Mas, ao mesmo tempo, ou melhor, sob esse pretexto, dava-se início à desapropriação de casas das camadas mais pobres, sem, na maioria das vezes, indenização compatível ao valor do imóvel; à demolição de edificações emblemáticas para essa camada da sociedade e o sufocamento de suas tradições³⁴. Ações que continuam ocorrendo, na atualidade, com as populações mais carentes, através dos ditos planejamentos urbanos. Veremos nas reformas e planos urbanísticos subsequentes como esse fator é recorrente, sempre com o discurso de melhorar a imagem da cidade, onde a população mais pobre é compelida para fora do centro urbano.

Assim, essa população desalojada do centro passa a ocupar outras áreas da cidade como os subúrbios e favelas, essas últimas tanto periféricas como centrais. Nesse momento, alterou-se o conceito de subúrbio como vimos anteriormente e como enfatizado por Leonardo Soares dos Santos:

O subúrbio, entendido seja enquanto espaço seja enquanto imagem sobre um determinado espaço – acarretando assim a imagem sobre os grupos sociais que o ocupam -, é, portanto, um constructo histórico cujo caráter e sentido está relacionado à dinâmica a um tempo social e espacial na qual está inserido. Daí que enquanto elemento histórico –

³⁴ Na tentativa de impor 'civildade' ao habitante da cidade, e estabelecer novos hábitos tidos como 'civilizados', Pereira Passos vai impondo, ao longo de sua gestão, uma série de proibições relativas as práticas urbanas comuns na cidade e, dentre elas, o entrudo (festa popular) substituindo-o pela batalha de flores (tradição do carnaval de Nice, na França) que deu origem ao carnaval de rua no Rio (AZEVEDO, André Nunes de. A reforma Pereira Passos: uma tentativa de integração urbana. **Revista Rio de Janeiro**, Rio de Janeiro, n. 10, maio-ago., 2003, p. 63).

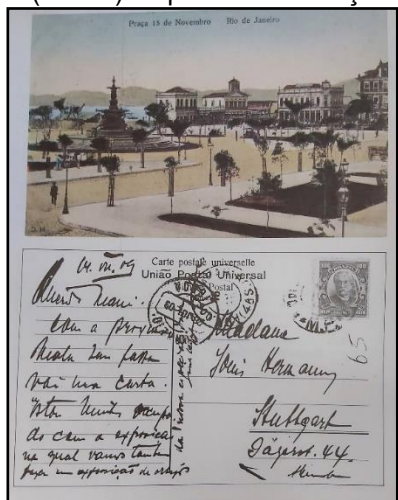
e não puramente espacial – ele muda tanto ao longo do tempo (SANTOS, 2011, p. 4).

Mônica Velloso (1988) faz uma análise bastante interessante e muito pertinente para a nossa pesquisa em relação às mudanças de perfis ocorridas na cidade, a partir das reformas de Pereira Passos. Ela observa, que as elites da época, seguindo um modelo cultural cosmopolita, e, apoiadas, pela cartilha do darwinismo social, interpretam a realidade brasileira, onde o nativo, identificado como “mestiço” e “inferior”, se transforma em motivo de vergonha nacional. E para se recuperar a imagem da nação frente aos países europeus era necessário esquecer esse “Brasil mestiço”. A partir dessa visão, o país passa a ser pensado em termos de natureza, já que a “raça” se constitui em elemento prejudicial à ideia de unidade nacional. E complementa:

Nesse contexto, em que a diversidade cultural ameaça, a geografia e a natureza se transformam numa espécie de tábua de salvação da nacionalidade e verdadeiro parâmetro para a ação política. Datam dessa época uma série de obras que associam a Nação ao território, argumentando ser a geografia a razão da nossa grandeza. Se o fator humano e cultural causa ‘pejo’, o elemento natureza compensa magnificamente (VELLOSO, 1988, p. 14).

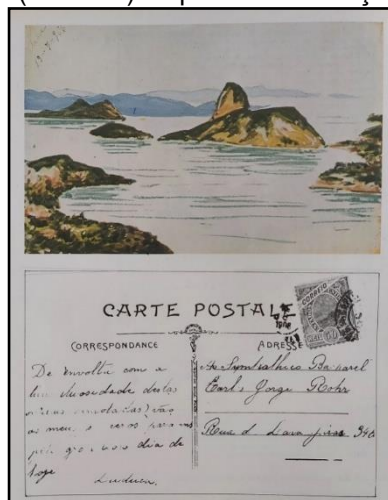
A partir desse momento, as belezas naturais da cidade passaram a ser enaltecidas. Com essas intensões veladas, as reformas de Pereira Passos e do governo federal, implementadas no Rio de Janeiro de 1902 a 1906, foram um prenúncio da “virada de chave” que a cidade precisava para se desvencilhar da imagem de uma cidade, que apesar de já ter iniciado seu processo industrial e intensificá-lo, ainda era vista, no mercado internacional, como atrasada e epidêmica. E isso se torna nítido, quando na gestão do presidente da República Rodrigues Alves, começaram a ser emitidos cartões-postais (Figuras 12, 13, 14 e 15) com ilustrações de um Rio de Janeiro modernizado, com “imagens de um Brasil em progresso” (AZEVEDO, 2003, p. 77) e repleto de belezas naturais, para serem divulgadas no exterior.

Figura 12 - Cartão postal. Vista da Praça 15 de Novembro, 1909 (centro). Impresso na França.



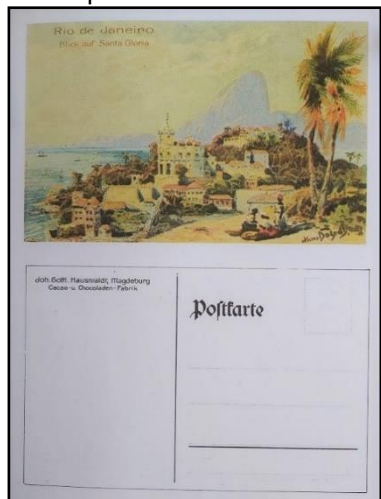
Fonte: BERGER, Paulo. **O Rio de ontem no cartão postal 1900-1930.** 2 ed. rev. ampl. Rio de Janeiro: Rio Arte, 1986, p. 124.

Figura 13 - Carão postal. Vista da entrada da Barra do Rio de Janeiro, 1906 (zona sul). Impresso na França.



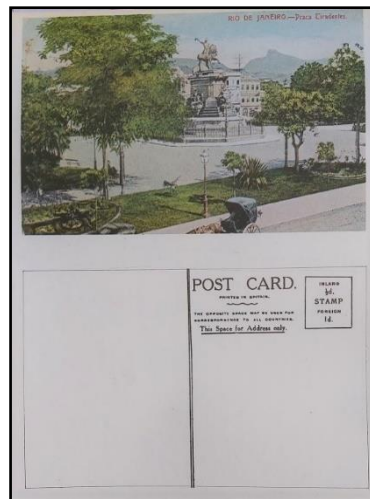
Fonte: BERGER, Paulo. **O Rio de ontem no cartão postal 1900-1930.** 2 ed. rev. ampl. Rio de Janeiro: Rio Arte, 1986, p. 172.

Figura 14 - Cartão postal. Vista do bairro da Glória, ao fundo Morro do Pão-de-Açúcar, 1908 (zona sul). Impresso na Alemanha.



Fonte: BERGER, Paulo. **O Rio de ontem no cartão postal 1900-1930.** 2 ed. rev. ampl. Rio de Janeiro: Rio Arte, 1986, p. 203.

Figura 15 - Cartão postal. Vista da Praça Tiradentes, 1911 (centro). Impresso na Inglaterra.



Fonte: BERGER, Paulo. **O Rio de ontem no cartão postal 1900-1930.** 2 ed. rev. ampl. Rio de Janeiro: Rio Arte, 1986, p. 258.

A abertura de avenidas, alargamentos e prolongamentos de ruas, canalização de rios, embelezamento da cidade e a reestruturação de infraestruturas para novos investimentos, principalmente externos, também atraiu para a capital (Rio de Janeiro) novos visitantes. Não só pelas belezas naturais que foram enfatizadas e divulgadas

através dos já citados cartões-postais, mas também pelas características culturais. Podemos citar como exemplos, a construção da “Vista Chinesa” (mirante), no Alto da Boa Vista, em 1903, que permitiu uma visão privilegiada das belezas naturais e edificadas da cidade; a construção do “Aquário no Passeio Público” em 1904, primeiro aquário de água salgada da América do Sul, com diversos espécimes de peixes, molusco, crustáceos etc.; o início da construção do “Teatro Municipal do Rio de Janeiro” em 1905 (concluído em 1909), importante cenário da cultura do Rio de Janeiro até os dias atuais e o decreto de construção da Avenida Atlântica em Copacabana, em 1905 (inaugurada em 1906, na gestão do prefeito Souza Aguiar), abrindo caminho para outras praias e atraindo a elite da cidade para essa região (WANDERLEY, 2017). Essas são apenas algumas das realizações em prol de um Rio de Janeiro mais rentável.

Durante e após as obras de remodelação e saneamento da cidade, o Rio de Janeiro começava a ser mencionado nos periódicos da época. Não mais como uma cidade insalubre, mas como uma cidade que inaugurava uma nova imagem, e que ainda tem na atualidade o apelido de “Cidade Maravilhosa”, e que será muito bem utilizado pelo poder, como veremos mais adiante. Em pesquisa nos periódicos da época sobre esse termo (Cidade Maravilhosa), referindo-se à cidade do Rio de Janeiro, foram localizados no jornal *O Paiz*, de 16 de fevereiro de 1904, versos em tom de crítica, sobre às ações impositivas da gestão Pereira Passos. Aproveitando a ocasião do carnaval, os versos intitulados “Matriculados e não matriculados”, referem-se à utilização de carrocinhas de cachorro, que eram muito frequentes na recolha de animais nesse período:

Esta gaiola bonita/ Que ahi vai sem embaraços/ É a invenção mais catita/
Do genial Dr. Passos/ As ruas, de ponta a ponta, / Subindo e descendo/
morros, / Por onde passa dá conta, / Dos vagabundos cachorros. /
Agarra! Cerca! Segura! / - Grita a matilha dos guardas –/
Correndo como em loucura/ Com um rumor de cem bombardas. / Terra
sempre em polvorosa, / Sem igual no mundo inteiro, / **Cidade maravilhosa**, /
Salve, Rio de Janeiro (O Paiz, 1904, p. 2, grifo nosso).

No jornal *A Notícia*, de 6 de julho 1909, na coluna intitulada “Dez anos atrás”, fazendo menção de como era a cidade nessa data em 1899, o artigo enaltece as obras realizadas na cidade nos primeiros anos do século XX:

Que era a cidade do Rio de Janeiro há dez anos? Que é a cidade hoje? Houve uma transformação completa [...]. Quem te viu e quem te vê. É a obra do Dr. Passos, é obra do governo do Dr. Rodrigues Alves, que não pode ser negada pelos maiores e mais injustos inimigos daquela administração fecunda. [...] Hoje dez anos depois, passeando esta cidade de tão lindas ruas novas, percorrendo as avenidas, respirando

um ar que não é o das antigas vielas infectas, habitando uma nova **cidade maravilhosa** e salubre, ouvindo o aplauso do estrangeiro e não lendo no obituário um único caso de febre amarela [...] (A NOTÍCIA, 1909, p. 2, grifo nosso).

É interessante perceber nos trechos dos dois periódicos citados os contrapontos entre a crítica e o elogio. Em ambos, mesmo o primeiro em tom de deboche, enfatizando que a cidade se tornou maravilhosa por conta das ações devastadoras do prefeito, é inegável a impressão que a imagem da cidade deixou após as reformas, a ponto de textos antagônicos utilizarem a mesma expressão. Analisando os periódicos em períodos posteriores aos citados, não foi encontrado esse modo *sui generis* de se referir a cidade do Rio de Janeiro. Criticando ou elogiando, a imagem de cidade maravilhosa vem à tona. Os inimigos da administração, como mencionado no segundo texto, se referem justamente àqueles que, no primeiro texto, proferiram críticas nos jornais e revistas da época, por conta dos enormes gastos e da forma como foram conduzidas as intervenções nos governos do presidente da República Rodrigues Alves e do prefeito Pereira Passos.

Existe muita especulação sobre a autoria dessa expressão “Cidade Maravilhosa”, que, após as reformas urbanísticas, passou a designar à cidade do Rio de Janeiro. Segundo Xavier (2017) e Krieger (2015), há quem atribua o mérito ao escritor maranhense Coelho Neto, que publicou, no jornal *A Notícia*, de 29 de novembro de 1908³⁵, uma crônica intitulada “Os sertanejos”, “baseada na dualidade entre a real cidade do interior e a cidade do sonho”, na qual menciona a expressão “cidade maravilhosa” (XAVIER, 2017, p. 55), sem, contudo, identificar a cidade do Rio de Janeiro. Posteriormente, o mesmo autor publicou em 1928, “um livro chamado exatamente *Cidade maravilhosa*, que continha uma série de crônicas sobre o Rio de Janeiro” (KRIEGER, 2015, p. 1). Outra atribuição seria para a poeta francesa Jane Catulle-Mendès³⁶ que, em 1911, visitou o Rio de Janeiro e, em 1912 publicou uma coletânea de poemas intitulada *Ville Merveilleuse* que traz suas impressões sobre o Rio de Janeiro, decantando o deslumbramento de sua visita à cidade (XAVIER, 2017, p. 52).

Como já apresentado anteriormente, periódicos datados de 1904 e 1909 já se referiam à cidade do Rio de Janeiro como cidade maravilhosa, sendo, desta forma, muito difícil atribuir autoria dessa denominação à cidade, até o momento, a Coelho Neto

³⁵ Indisponível para consulta online.

³⁶ “A poeta francesa desembarcou no Rio de Janeiro para participar de três conferências, uma delas no Teatro Municipal” (XAVIER, Priscilla. Cidade Maravilhosa: exploração dos sentidos de uma metonímia. *Redisco*, Vitória da Conquista, v. 12, n. 2, p. 45-70, 2017. Disponível em: <https://periodicos2.uesb.br/index.php/redisco/article/view/2386/1973>. Acesso em: 4 mar. 2021).

ou a *Jane Catulle*. O que podemos perceber é que essa expressão já configurava no imaginário coletivo da população, e talvez por isso, reproduzido nos periódicos da época. Principalmente em ver a cidade sendo transformada, inclusive em forma de sátira, como publicado na Revista *O Malho* de 1906, na qual é apresentada uma charge do prefeito Pereira Passos, em carro aberto, conduzido por motorista e com o título “Na inauguração da Avenida Beira Mar” e com a seguinte legenda:

Zé Povo: Abençoado Passos, que me deste uma das primeiras avenidas marítimas do mundo! Avenida de onde se goza o espetáculo surpreendente da formosa Guanabara! Cinta elegantíssima desta **cidade maravilhosa!** Caminho amplo e limpo, onde não se encontra o vulto revoltante de um quiosque! Eu te saúdo!... (O MALHO, 1906, p. 30, grifo nosso).

Mais uma vez se faziam críticas à forma autoritária e excludente que as intervenções da reforma de Passos impuseram à cidade. A referência aos quiosques, na citação acima, se dá pela destruição desses locais de venda de produtos, que foram demolidos no centro da cidade, com o intuito de estimular a abertura de confeitarias, espaços normalmente frequentados pela elite e pela classe média da época (AZEVEDO, 2003, p. 63).

Sendo o Rio de Janeiro capital da República, sua imagem serviria de modelo para todo o país. E se apropriando dessa imagem de “cidade maravilhosa”, os gestores vão cada vez mais investir nesse discurso simbólico, como instrumento de poder, utilizando-a como *marketing* de importância para a coletividade, como veremos mais adiante.

Como já apontado em item anterior, o Rio de Janeiro, desde o final do século XIX, deu início a um processo de modificação no espaço urbano carioca, que se intensificou com as grandes reformas urbanísticas do século XX. Tais ações criaram cenário propício para a expansão demográfica; para o crescimento industrial, principalmente da indústria têxtil; para o crescimento dos transportes, das suas infraestruturas e da circulação de pessoas; para a ampliação dos setores ligados à construção civil e obras em geral e para a intensificação da política de migrações (RODRIGUES; MELLO, 2015, p. 22).

1.2.2 – Plano Agache

Os elementos apontados acima, se intensificaram ao longo da década de 1920, principalmente na gestão do presidente da República Washington Luís (1926-1930), e

do prefeito do Distrito Federal (RJ) Antônio da Silva Prado Júnior, representante da oligarquia paulista. Na gestão de Prado Júnior, foi preparado para o Rio de Janeiro (DF) o “Plano Agache” (1927-1930), que consistia na remodelação, extensão e embelezamento da cidade. Era um plano diretor³⁷ que pensava a cidade para o futuro. Foi desenvolvido pelo arquiteto francês *Alfred Hubert Donat Agache*, formado pela *École des Beaux-Arts* de Paris, e com influência do urbanismo americano da Escola de Chicago baseado no Movimento *City Beautiful*³⁸, através da suntuosidade arquitetônica, dos refinados parques públicos e da atenção principal ao centro da cidade (REZENDE, 2014, p. 4). *Agache* foi o responsável pela execução desse projeto, que em consonância com os anseios da sociedade dominante da época, reestruturou o espaço urbano da cidade.

Durante o período de acumulação de capital, do final do século XIX até início do século XX, com a introdução do setor industrial e os excedentes da produção cafeeira, surgiu a hegemonia da burguesia urbano-industrial frente a antiga hegemonia da aristocracia rural (PIRES, 2010, p. 5). Com o crescimento populacional da cidade, com a migração da população da zona rural para a cidade, em busca de melhores condições de trabalho, como já mencionado, o “Plano Agache” foi concebido para adequar a cidade à existência de um setor industrial, que se intensificava, principalmente após a “Primeira Guerra Mundial”, deslocando esse setor do centro urbano. O plano veio suprir a necessidade desse setor (industrial) por melhores infraestruturas, além de executar obras de remodelação atendendo às demandas dessa burguesia urbana, inspirado em um modelo europeu de cidade (REZENDE, 2014, p. 3).

O objetivo do plano era introduzir no cenário urbano da cidade questões pertinentes às cidades industriais, como o planejamento do transporte de massas, o

³⁷ Segundo Villaça (1999a, p. 238) plano diretor seria um diagnóstico científico da realidade física, social, econômica, política e administrativa da cidade, do município e de sua região, que apresentaria um conjunto de propostas para o futuro desenvolvimento socioeconômico e futura organização espacial dos usos do solo urbano, das redes de infraestrutura e de elementos fundamentais da estrutura urbana, definidas para curto, médio e longo prazos, e aprovados por lei municipal. (VILLAÇA, Flávio. Dilemas do plano diretor. *In*: CEPAM. **O município no século XXI: cenários e perspectivas**. São Paulo: Fundação Prefeito Faria Lima, 1999a, p. 237-247).

³⁸ “O City Beautiful Movement, foi um movimento de planejamento urbano americano liderado por arquitetos, paisagistas e reformadores que floresceram entre as décadas de 1890 e 1920. A ideia de um planejamento urbano abrangente organizado surgiu nos Estados Unidos, a partir do movimento City Beautiful, alegando que o design não poderia estar separado das questões sociais e deveria incentivar o orgulho e o engajamento cívicos. Sua influência foi mais proeminente em cidades como Cleveland, Chicago e Washington, D.C. Com o tempo, as deficiências do movimento vieram à tona, e ficou evidente que a melhoria da cidade física sem abordar questões sociais e econômicas não melhoraria substantivamente a vida urbana [...] (BLUMBERG, Naomi; YALZADEH, Ida. City Beautiful movement: urban planning. *In*: ENCYCLOPEDIA BRITANNICA. [S.l.]: Encyclopædia Britannica, 2019. Disponível em: <https://www.britannica.com/topic/City-Beautiful-movement>. Acesso em: 4 mar. 2021).

abastecimento de águas, a habitação operária e o crescimento das favelas. As intervenções urbanas passaram a estar orientadas para criar cidades mais eficientes e não apenas belas, como antes pregava o ideário do urbanismo voltado para o melhoramento e o embelezamento das cidades (PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL; AGACHE, 1930, p. 1).

A conjuntura política, econômica e cultural da época, favoreceu as diretrizes seguidas pelo “Plano Agache”, com a estética modernista, advinda da Semana de Arte Moderna de 1922; a salubridade dos espaços, iniciada nas reformas de Pereiras Passos e os avanços imobiliários com a demolição dos morros.

As diversas manifestações populares, principalmente de insatisfação com os rumos dados na política interna da época, com os vícios do quadro político eleitoral e com a exclusão das camadas médias da sociedade desse cenário, “acelera as reivindicações desses novos atores” (RODRIGUES; MELLO, 2015, p. 32), através de diversos movimentos³⁹.

O “Plano Agache” tinha dois objetivos primordiais: adaptar a cidade aos novos tempos, sobretudo em relação a utilização do espaço, que se tornava cada vez mais valorizado, e preparar a cidade quanto às novas dimensões do movimento social, principalmente frente as manifestações ocorridas no período, no qual entraram em cena novos atores - o proletariado e as camadas médias. Por conta também dessas questões, econômicas e sociais, se estabeleceu o zoneamento da cidade e as legislações urbanísticas. O ordenamento da cidade, ou melhor, a adequação dos espaços, permitiu maior controle do poder público, frente a “cultura das ruas” que aumentava. Se percebia que “estava na época de tratar o movimento social como um caso de política e não mais de polícia”, como até então vinham sendo tratadas as manifestações públicas. Como um plano diretor, o plano Agache, através do zoneamento, serviu para distribuir essas tensões por vários lugares, esvaziando a concentração no centro da cidade. Desta forma, permitiu definir com clareza os interesses de cada categoria social no espaço da cidade (RODRIGUES; MELLO, 2015, p. 30).

Essa fragmentação do território da cidade impulsionou o avanço do capital imobiliário, que resultou na ocupação da zona sul da cidade, diferenciando-a da zona

³⁹ “Essas manifestações refletiam o grau de descontentamento de setores da população brasileira com os rumos da República. As expressões mais conhecidas foram: o movimento Tenentista (1922), a Reação Republicana, a Semana de Arte Moderna (1922), a Revolução de 1924, a Coluna Prestes (1925) e a fundação do Partido Comunista Brasileiro (1922)” (FAGUNDES, Pedro Ernesto. Movimento Tenentista: um debate historiográfico. **Revista Espaço Acadêmico**, v. 9, n. 108, p. 128, maio 2010).

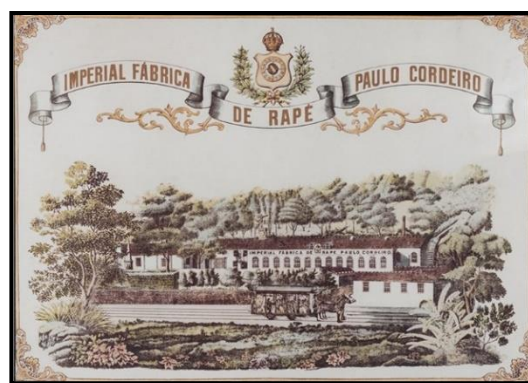
norte. Essa diferenciação foi bastante utilizada para enaltecer a paisagem do Rio de Janeiro e compor a imagem de *City Beautiful* implementada por *Agache* na construção de um imaginário de cidade. A partir dessa fragmentação da cidade, bairros como Tijuca e Vila Isabel (zona norte), que ainda eram considerados bairros aristocráticos, começaram a receber novas instalações fabris, apesar de já em fins do século XIX e primórdios do século XX, algumas fábricas já terem se deslocado para essas regiões, onde ainda existiam vastos terrenos disponíveis a preços mais baratos que no centro (CARDOSO, 1984, p. 84). No bairro de Vila Isabel, por exemplo, foi fundada em 1884, a “Companhia Hanseática” (Figura 16), depois adquirida pela “Cervejaria Brahma”. Já no bairro da Tijuca, se instalou ainda no século XIX a “Fábrica de Rapé Paulo Cordeiro” (Figura 17) (demolida), que viria a ser adquirida, em 1910, pelo imigrante português Albino Souza Cruz, fabricante de cigarros da marca Souza Cruz.

Figura 16 - Rótulo da cerveja Hanseática, da Companhia Hanseática (Vila Isabel).



Fonte: Biblioteca Nacional. Digital Brasil. Acervo BN. Disponível em: <http://acervo.bndigital.bn.br/sophia/index.html>. Acesso em: 9 mar. 2021.

Figura 17 - Anúncio publicitário da Imperial Fábrica de Rapé Paulo Cordeiro, 1848 (Tijuca).



Fonte: Memória da Indústria FIRJAN. Fotografia: Acervo FIRJAN. Disponível em: <https://www.firjan.com.br/firjan-190-anos/periodo/periodo-3.htm>. Acesso em: 10 mar. 2021.

Concluído em 1930, o referido plano deixou para a cidade a valorização do espaço como capital e mercadoria. A remodelação da cidade concebida de forma racional e funcional, com foco nas áreas central (lugar por excelência de negociações financeiras) e sul, estava mais uma vez, em consonância com os interesses do capital financeiro, e utilizando o embelezamento “como mecanismo de revitalização da força da nação e do desenvolvimento do sentimento nacional que aumentaria a legitimidade do Estado” (RODRIGUES; MELLO, 2015, p. 33).

Para compor esse cenário, construído pelos gestores⁴⁰, de cidade moderna, cosmopolita e atrativa para visitantes, é inaugurado em 1923, um dos primeiros grandes hotéis da região oceânica do país, o “Copacabana Palace”, localizado em uma das mais conhecidas praias da cidade. Por iniciativa da família Guinle, que já investia no potencial industrial e turístico da cidade, em uma área (Copacabana) que começava a ser ocupada (GUIA DO PATRIMÔNIO CULTURAL CARIOCA, 2014, p. 118). Já em 1925 começava a construção da “Estátua do Cristo Redentor”, inaugurada em 1931, em estilo *Art Decó*, que viria a ser um dos símbolos da cidade e considerado, extraoficialmente, uma das sete maravilhas do mundo moderno⁴¹. Antes, já havia sido inaugurado em 1912, o teleférico do “Morro do Pão de Açúcar”, outro importante cenário turístico da cidade, que ainda na atualidade atrai muitos visitantes do mundo inteiro.

1.2.3 – Plano das Cidades

No decorrer das décadas de 1930 e 1940, sob a gestão do prefeito Henrique Dorsworth (1937-1945) foi posto em prática o “Plano das Cidades” que consistia em uma série de projetos de extensão e transformação da cidade. Dentre elas, a demolição do “Morro de Santo Antônio” (1959), dando lugar a atual “Avenida República do Chile”, ligando a zona norte a zona sul; a abertura da “Avenida Presidente Vargas” (1944), que suprimiu diversas ruas como a de São Pedro e do Sabão; a urbanização do bairro de Botafogo (1944), cujo jardim da praia foi projetado pelo paisagista *Roberto Burle Marx*; a abertura da “Avenida Brasil” (1946), que atraiu diversas plantas industriais para o local e a incorporação de novos terrenos urbanos na zona oeste da cidade, visando sua ocupação por indústrias. Percebe-se que, ao mesmo tempo que a cidade vai adquirindo nova feição, enaltecendo principalmente suas belezas naturais e imprimindo na cidade

⁴⁰ A cidade do Rio de Janeiro foi, desde as primeiras reformas, muito modificada, com o suprimimento de morros como do Senado, do Castelo, de São Bento, de Santo Antônio, de Nossa Senhora da Conceição e, do aterramento de praias como as de Santa Luzia, da Gamboa, da Saúde, dentre tantas outras.

⁴¹ As Sete Maravilhas do Mundo foram escolhidas em concurso informal e popular internacional promovido pela *New Open World Foundation*, com o lançamento da campanha *New 7 wonders*, que contou com mais de cem milhões de votos através de telefones, celulares e da internet, enviados de todas as partes do mundo e anunciados em 7 de julho de 2007, numa cerimônia no Estádio da Luz em Lisboa, Portugal. As críticas feitas ao concurso é que apesar de ter sido feita a escolha dos monumentos finalistas por um grupo de arquitetos liderados pelo ex-diretor geral da Unesco, órgão da Organização das Nações Unidas, Federico Mayor, o concurso não possui o apoio da entidade, que apontou a falta de critérios científicos para a escolha das maravilhas, destacando o caráter informal e recreativo do concurso. Além disso, a Unesco argumentou sobre o uso do sistema baseado em votos pela Internet, em que uma mesma pessoa poderia votar várias vezes usando endereços de correio eletrônico diferentes. Tornando esta lista meramente ilustrativa e não oficial, não podendo ser levada em consideração pelas instituições mundiais (UNIVERSIDADE FEDERAL DE BRASÍLIA. **Cristo Redentor é eleito uma das novas sete maravilhas do mundo**. Brasília, DF: Centro de Excelência em Turismo, 2014. Disponível em: https://cet.unb.br/index.php?option=com_content&view=article&id=123:cristo-redentor-e-eleito-uma-das-novas-sete-maravilhas-do-mundo&catid=34&Itemid=101. Acesso em: 10 mar. 2021).

aspectos mais modernos, as fábricas e as indústrias, que aqueciam o mercado, vão sendo empurradas para fora do centro urbano. E essas ações vão se repetindo no decorrer das demais reformas.

Concomitantemente às reformas e fruto delas, a modernização e o embelezamento da cidade em vários trechos contribuíram para que alguns eventos reforçassem a ideia de que a cidade do Rio de Janeiro era mesmo uma cidade maravilhosa, enaltecendo esse perfil para a cidade. Esse imaginário simbólico já estava entranhado no inconsciente coletivo da população. Bom exemplo foi o programa denominado “Crônicas da Cidade Maravilhosa”⁴², apresentado na Rádio Mayrink Veiga, por César Ladeira, na década de 1930. Outro exemplo simbólico de como as reformas na cidade influenciaram esse imaginário, foi a composição de Antônio André de Sá Filho, que imortalizou a cidade em uma marchinha de carnaval em 1934, intitulada “Cidade Maravilhosa”⁴³, gravada por Aurora Miranda e o próprio compositor (KRIEGER, 2015, p.1), que enaltece as belezas da cidade daquele período.

Cidade maravilhosa/Cheia de encantos mil/ Cidade maravilhosa/
Coração do meu Brasil **[refrão 1 x]** / Berço do samba e das lindas
canções/ Que vivem na alma da gente/ És o altar dos nossos corações/
Que cantam alegremente/ **[refrão 2 x]** / Jardim florido de amor e
saudade/ **Terra que a todos seduz**/ Que Deus de cubra de felicidades/
Ninho de sonho e de luz/ **[refrão 2 x]** (GUEDES, 2020, p. 1, grifo
nosso).

A canção retrata a paisagem da cidade do Rio de Janeiro da década de 1930. A inauguração de alguns monumentos, já mencionados, e a revitalização de parte da cidade, impressionavam turistas e moradores que tinham a sensação de que a cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro estava cada vez mais bela e mais parecida com Paris. Obstinados com a ideia de “progresso”, os gestores da cidade queriam transformá-la em uma urbe moderna em todos os sentidos: paisagístico, cultural, artístico e arquitetônico (GUEDES, 2020, p.1). E isso se refletiu na vida da cidade.

Em 1930, foi inaugurado o primeiro arranha-céu da cidade, o Edifício “A Noite”⁴⁴. Na Cinelândia, foi construído o centro de diversões “Alhambra” com cinema, restaurante, sala de baile, terraço e as primeiras escadas rolantes da cidade; em 1932, na Praça Onze de Junho, ocorreu o primeiro desfile de escolas de samba, que viria a

⁴² Programa diário, com textos de Genolido Amado, que era um convite a tematizar sensivelmente a partir de crônicas literárias (XAVIER, 2017, p. 56).

⁴³ O sucesso da música, só veio no carnaval de 1935.

⁴⁴ Foi sede do jornal vespertino “A Noite”. Em 1937, já não mais sediando o jornal, abrigou a Rádio Nacional, que por vinte anos foi líder de audiência. Foi também sede do Instituto Nacional de Propriedade Industrial (INPI).

ser um dos eventos mais importantes da cidade e conhecidos mundialmente; em 1933, foi inaugurado o “Cassino da Urca”⁴⁵, que passou a ser referência cultural para a cidade e o país; em 1934 é inaugurado o Aeroporto Santos Dumont e um hangar em Santa Cruz para os zepelins e uma fábrica de hidrogênio para abastecê-los. Nesse período, o setor industrial já estava bem mais desenvolvido, a ponto de se inserir na vida cultural da cidade.

Na década de 1940, a empresa *Standard Oil Company* passou a patrocinar o “Repórter Esso”, o mais importante radiojornal e telejornal do país, que entre as décadas de 1940 e 1960 se tornou padrão no Brasil; além da instituição do “Prêmio Esso de Jornalismo”, conhecido posteriormente como “Prêmio ExxonMobil de Jornalismo” (EXXONMOBIL, 2019). Já a “Companhia Progresso Industrial do Brasil”, conhecida como Fábrica Bangu, ditava a moda na alta sociedade da cidade e, na década de 1950, patrocinava desfiles e criou o concurso “Miss Elegante Bangu”, com o intuito de promover os tecidos de algodão feitos no Brasil, e que deu origem ao famoso concurso “Miss Brasil”. Além disso, a Companhia forneceu tecidos para o cinema, como para o filme “Com o diabo no corpo” (SILVA, 1989, p. 161). Esses são apenas alguns exemplos de como a cidade, a partir da década de 1930, cresceu e se desenvolveu, principalmente a partir do seu setor industrial. Nas décadas posteriores, até 1960, o Rio de Janeiro passou a ser a capital cultural do país, agregando desta forma, mais uma designação - cidade cultural. A esse tempo, o Rio de Janeiro já não era a cidade mais industrializada do país, perdendo esse título no início do século XX para a cidade de São Paulo, mas a cidade, como já vimos, não deixou de ser industrial.

Como consequência dessas reformas, a população mais carente vai sendo desalojada dessas áreas de interesse urbanístico e forçada a ocupar outros espaços. Assim como ocorreu no centro da cidade, começavam a surgir outras favelas como a Santa Marta, no Morro Dona Marta, em Botafogo, área de propriedade dos jesuítas, que permitiram que os operários que construíram algumas alas do Colégio Santo Inácio, construíssem suas moradias, próximo ao estabelecimento de ensino (SILVA, 2015, p.1). Em 1930, surgiram as primeiras casas na antiga fazenda de cana-de-açúcar “Quebracangalha”, que viria a ser a maior favela do país - a Rochina (PEREIRA, 2014, p. 32).

⁴⁵ Antigo Hotel Balneário da Urca, construído para a Exposição Nacional de 1922, comemorativo do centenário da Independência do Brasil.

1.2.4 – Plano Piloto do Rio de Janeiro

Ainda entre os anos de 1930 e 1940, surgiu o “Plano Piloto do Rio de Janeiro” (1938-1948). O plano tinha por meta o desenvolvimento de uma rede viária básica e uma proposta de melhor articular a zona norte com a zona sul, criando estradas para apoiar a expansão urbana. Foi um período de grande volume de obras, de construção de túneis, viadutos e vias de expansão da cidade.

Na administração do prefeito Francisco Negrão de Lima (1956-1958) foi colocado em prática o “Plano de Realizações da Superintendência de Urbanização e Saneamento – SURSAN”, dando continuidade à modernização do centro e expansão da zona sul da cidade. O plano previa a remoção da população de baixa renda desses locais. Na zona sul, por exemplo, comunidades inteiras foram removidas para a Cidade de Deus, como as favelas da Praia do Pinto, no Leblon; da Catacumba, na Lagoa Rodrigo de Freitas, e a Macedo Sobrinho, em Botafogo. Os moradores das demais favelas foram transferidos para Cidade Alta e Água Branca. Antigos empreendimentos fabris começaram a ser desapropriados, como veremos mais adiante.

A década de 1960 foi marcada pela transferência da capital federal (Rio de Janeiro) para Brasília⁴⁶. A cidade já identificada como “Cidade Maravilhosa” no imaginário coletivo da população, passou a ser o “Estado da Guanabara”. Com essa modificação política-administrativa, o novo Estado perdeu espaço no setor econômico, que desde a década de 1910, como já vimos anteriormente, vinha sofrendo com os avanços do processo industrial paulista. O período da Segunda Guerra Mundial, também favoreceu essa queda de mercado, face a proximidade entre os dois estados e as facilidades do escoamento das produções através dos modais ferroviários e rodoviários, necessitando cada vez mais impulsionar seu setor fabril. “Muito embora os estados da Guanabara e do Rio de Janeiro fossem até a fusão ocorrida em 1975, respectivamente, a segunda e a terceira maior economia nacional” (LIMONAD, 1996, p. 133).

⁴⁶ A mudança da capital federal para o planalto central, não foi uma ideia surgida na década de 1960, ela já estava prevista desde a primeira Constituição Republicana, de 1891 em seu artigo 3º, passando o então distrito federal (Rio de Janeiro) a constituir-se em um Estado. A ideia se intensificou com o aumento da frequência e a intensidade das manifestações populares e daria ao governo a segurança necessária para tomar decisões sem possíveis pressões populares e representaria a integração com o interior do País (SOARES, Eduardo Coelho Maxnuck. **As intervenções urbanas na cidade do Rio de Janeiro e o governo Carlos Lacerda no recém-criado estado da Guanabara (1960/65)**. Orientador: Almir Pita Freitas Filho. 2010. 40 f. Monografia (Bacharelado em Economia) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2010, p. 20. Disponível em: <https://pantheon.ufrj.br/bitstream/11422/2014/1/ECMSoares.pdf>. Acesso em: 30 mar. 2021).

Brasília, segundo Xavier (2017, p. 58), foi concebida como um símbolo grandioso de um Brasil novo, em um momento de impulso econômico e na confiança de um desenvolvimentismo como caminho para o futuro. Corroborado com o pensamento de Balandier (1982, p.11) quando afirma que uma capital nova materializa uma nova era, fruto de um empreendimento coletivo, edificado em quatro anos, Brasília foi construída na gestão do presidente da República Juscelino Kubitschek (JK), que tinha como discurso político desenvolver o Brasil, baseado em um “Plano de Metas”⁴⁷ que tinha como *slogan* “50 anos de realizações em 5 anos de mandato”. Esse modelo nacional-desenvolvimentista estava ancorado no capital internacional.

1.2.5 – Plano Doxiadis

Na década de 1960, assumiu como governador eleito do Estado da Guanabara, Carlos Frederico Werneck de Lacerda (1960-1965), inimigo político de JK. Essa disputa de poder e de espaço, trouxe à tona a imagem que a cidade do Rio de Janeiro veio incorporando ao longo de suas reformas.

Carlos Lacerda compreendeu a essência e os sentidos dos discursos na construção de Brasília e azeitou sua atuação para ingressar em uma disputa. Na emulação selecionou o urbanista Constantinos Doxiadis, representante renomado de uma corrente crítica ao modernismo praticado em Brasília. Investiu no respaldo técnico e consistência teórica como providenciais para costurar ao menos dois objetivos. Um deles era o de manter a distinção, excelência e prestígio de um espaço que por tanto tempo exerceu a função de capital, fortalecendo a autoestima da população carioca. E o outro, com uma dose considerável de vaidade, era o de preparar o terreno político para a sua candidatura à presidência [1965] (XAVIER, 2017, p. 58, grifo nosso).

A citação acima, se refere ao “Plano Doxiadis” (1965), resultado de uma parceria constituída entre a “Comissão Executiva de Desenvolvimento Urbano do Estado da Guanabara” e a empresa grega *Doxiadis Associates, Consultants on Development and Ekistics*. Seu objetivo era elaborar o plano e programas de desenvolvimento urbano para o “Estado da Guanabara”, a longo prazo⁴⁸ (PIRES, 2010, p. 7). O engenheiro-arquiteto

⁴⁷ O Plano apresentava 31 metas, que se agrupavam em cinco grandes áreas: Energia, Transporte, Alimentação, Indústria de Base e Educação e, a meta principal era a construção de Brasília (SILVA, Hélio; CARNEIRO, Maria Cecília Ribas. **Desenvolvimento e Democracia 1956-1960**. São Paulo: Editora Três, 1998, p. 31-7).

⁴⁸ O plano foi estipulado para um limite temporal de 35 anos, com o objetivo de preparar a cidade para uma população prevista de 8,4 milhões de habitantes no ano 2000 (REZENDE, Vera Lucia Ferreira Motta. Planos, regulação urbanística e intervenções no Rio de Janeiro: diferenças entre pensar e produzir a cidade. *In: Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo. Arquitetura, cidade e projeto: uma construção coletiva*, 3., 2014, São Paulo. **Anais [...]**. São Paulo, p. 1-16.

responsável pela firma era o grego Constantinos A. Doxiadis (1913-1975). Formado em engenharia e arquitetura na *Athens Technical University* em 1935, e doutor pela *Charlottenburg University* em Berlim, Alemanha, era responsável em Atenas pelo planejamento urbano e habitacional da cidade. Em 1951, fundou seu escritório, no qual desenvolveu sua teoria equística, que foi aplicada no Estado da Guanabara. Essa teoria orientava-se pelos grupamentos humanos baseados nos seus aspectos físicos, sociais, econômicos e demográficos (DOXIADIS ASSOCIATES, 1967, p. 39).

Uma das primeiras iniciativas de Lacerda foi transformar a antiga capital do país em um estado federado. Para isso, era necessário montar uma máquina administrativa capaz de executar as metas prometidas em sua campanha, como a ampliação do sistema escolar; o abastecimento de água e a ordenação do espaço urbano da Guanabara. Nesse sentido, o contrato com o escritório grego e o novo Estado, através do “Plano Doxiadis”, se deu em função de fatores econômicos e políticos (REZENDE, 2014, p. 7). Econômicos, por ter o então Estado da Guanabara perdido sua função de centro administrativo o que conseqüentemente impactou nas finanças deste território, pois não mais receberia substancial cooperação financeira do Governo Federal, como ocorria quando era capital do país (SOARES, 2010, p. 18), e político, pois sendo Lacerda o primeiro governador eleito, buscou na realização desse plano, afirmar a sua imagem de administrador eficiente.

O plano tinha o objetivo de comparar a cidade com um modelo ideal, estruturado em comunidades e integradas hierarquicamente, visando a descentralização das funções. Apresentava-se extremamente técnico, baseado em dados estatísticos. Nesse sentido, Lacerda já havia dado o passo inicial, quando ainda em 1961 implantou uma nova divisão administrativa da cidade, com as regiões administrativas⁴⁹. Criou, em caráter experimental, as regiões administrativas de São Cristóvão, Campo Grande e Lagoa, (ALEM, 2010, p. 3). Cada uma dessas regiões passou a ser responsável por um conjunto de bairros, visando implementar o plano de descentralização do poder público, além de combater o poder político local, principalmente no subúrbio, onde os cargos estariam ocupados por adversários políticos (PEREZ, 2007, p. 165). Lacerda passou a

Disponível em: http://www.anparq.org.br/dvd-enanparq-3/htm/Artigos/ST/ST-CDR-001-2_REZENDE.pdf. Acesso em: 20 fev. 2021).

⁴⁹ “Esta divisão regional visava coordenar as atividades dos estabelecimentos e serviços de natureza local ou distrital, esperando-se com isto uma maior eficiência no atendimento à população, tanto no âmbito dos serviços de educação, saúde, assistência social e recreação, quanto nos serviços do Departamento de Abastecimento da Secretaria de Agricultura, Indústria e Comércio” (ALEM, Adriano. Breve relato sobre a formação das divisões administrativas na cidade do Rio de Janeiro: período de 1961 a 2010. **Coleção Estudos Cariocas**, Rio de Janeiro, n. 20100501, maio 2010, p. 1).

indicar como administradores regionais os chamados “prefeitinhos”, como eram conhecidos na época (MOTTA, 2000, p. 57), e que são na atualidade os subprefeitos da cidade do Rio de Janeiro.

Em 1963, o novo estado federado já estava dividido em 20 regiões administrativas: I- Zona portuária; II- Centro; III- Rio Comprido; IV- Botafogo; V- Copacabana; VI- Lagoa; VII- São Cristóvão; VIII- Tijuca; IX- Vila Isabel; X- Ramos; XI- Penha; XII- Méier; XIII- Engenho Novo; XIV- Irajá; XV- Madureira; XVI- Jacarepaguá; XVII- Bangu; XVIII- Campo Grande; XIX- Santa Cruz; XX- Ilha do Governador (MOTTA, 2000, p. 57). A importância de se criar as regiões administrativas de Campo Grande e Santa Cruz foi fundamental para os distritos industriais que surgirão posteriormente. O intuito nesse momento era desconcentrar o serviço público, possibilitando aos moradores o acesso a esses serviços no próprio bairro, ou em áreas próximas (MOTTA, 2000, p. 57), afastando cada vez mais essas populações do centro e da zona sul da cidade.

Desenvolvendo sua estratégia de mobilização, Lacerda anunciou que as reformas no novo estado se iniciariam pelos subúrbios, que eram áreas mais desprovidas de ações governamentais, e pelo fortalecimento da educação, que deveria atingir todas as regiões do estado, para que pudesse produzir efeitos imediatos e diretos sobre as classes populares. Com isso, o governador ocupava o espaço da mobilização da esquerda. O anticomunismo de Lacerda não era retórico, ele agia de modo a destruir a organização dos movimentos de esquerda que, no geral, cabiam todos na denominação de comunistas (RODRIGUES; MELLO, 2015, p, 42).

Com o discurso acima citado, foi implantado o “Plano Doxiadis”. Para a execução de tais obras, o governador buscou o apoio do capital estrangeiro, em bancos americanos de ajuda a América Latina. O programa “Aliança para o Progresso”, apoiado na política externa americana de combate ao comunismo, deu importante sustentação à realização desse plano (RODRIGUES; MELLO, 2015, p, 42). Usando esse discurso anticomunista, e já visando à Presidência da República em 1965, o que não ocorreu devido ao golpe militar de 1964, e aproveitando às comemorações dos 400 anos da cidade (1965), Lacerda utilizou esse plano como futura plataforma de campanha que, segundo Rodrigues e Mello (2015, p. 42), transformou o Rio de Janeiro na capital da moralidade e do trabalho, ganhando o referido plano aspecto salvacionista.

Grande parte das obras era anunciada como transformadora de paisagem e de valores. Assim sendo, o “Plano Doxiadis” foi usado como ferramenta técnica, na construção de uma imagem nacional, tendo o “Estado da Guanabara” como vitrine

política de Carlos Lacerda. Nessa conjuntura, buscando modernizar sua administração, Carlos Lacerda, implantou algumas medidas na área cultural, como a inauguração do Museu da Imagem e do Som, como parte das comemorações do IV Centenário do Rio, objetivando manter a cidade no posto de capital cultural do país e local onde tudo repercutia em nível nacional (INEPAC, [2008], p. 2).

No plano simbólico, era necessário criar um estado que estivesse ancorado na missão de atualizar os discursos sobre o lugar, buscando o sentimento de pertencimento (XAVIER, 2017, p. 59) daquela população, que acabou de perder seu *status* de capital, para se tornar mais um estado federado. Assim, a música “Cidade Maravilhosa”, que enaltecia as belezas da cidade, foi apropriada pelo poder público, como uma narrativa da cidade, com o estatuto de marcha oficial, através da Lei nº 5, de 5 de maio de 1960, proposta pelo vereador Salles Neto e promulgada pelo governador Carlos Lacerda (KRIEGER, 2015, p. 59). Posteriormente, a marcha de carnaval teve seus direitos autorais comprados (1965) pelo governador Carlos Lacerda, que tornou a “marchinha” em hino oficial da cidade, buscando assim, força e legitimidade pela identificação e adesão da população a seus projetos. Segundo Xavier (2017, p. 58-59), ainda nesse campo simbólico-cultural, foi utilizada uma discursividade grandiloquente, capaz de distinguir o Rio de Janeiro das demais cidades e encher de orgulho seus habitantes, reforçando a cumplicidade forjada na partilha de ideias entre o poder público e a sociedade.

Basicamente o “Plano Doxiadis” veio complementar as obras de intervenção já iniciadas por Lacerda, como a criação da “Companhia de Progresso Industrial da Guanabara” (COPEG), iniciada desde 1961 e dos distritos industriais na zona oeste. A opção pelo transporte rodoviário já era uma realidade no novo Estado, impulsionado pelo crescimento da indústria automobilística no país. Os bondes passaram a ser substituídos por ônibus elétricos da “Companhia de Transportes Coletivos” (CTC). Foram também realizados os Túneis Rebouças e Santa Bárbara ligando (zona norte-zona sul), o Aterro do Flamengo, ligando (centro-zona sul), a ampliação das Avenidas Brasil, ligando (subúrbio-centro), Radial Oeste e Marechal Rondon, ligando (zona norte-centro), além da construção do Trevo das Forças Armadas (SOARES, 2010, p. 34). Através desse Plano, foram projetadas seis vias, conhecidas como “Linhas Policromáticas”: Linha Lilás; Linha Verde; Linha Azul e Linha Marrom⁵⁰. As mais

⁵⁰ Linha Lilás: ligação entre os bairros de Laranjeiras e Santo Cristo, com a ampliação da Rua Pinheiro Machado, a construção do Túnel Santa Bárbara e do Elevado Trinta e Um de Março, que segue em paralelo ao que é hoje o Sambódromo; - Linha Verde: que ligaria a Via Dutra à Gávea, passando pela Tijuca e

conhecidas desse grupo na atualidade são as linhas “Vermelha”, inaugurada totalmente em 1994, e “Amarela”, inaugurada em 1997 (SOARES, 2010, p. 35-36).

A modificação da paisagem urbana do “Estado da Guanabara” teve o seu lado mais perverso com a remoção da população de baixa renda para áreas mais distantes da cidade, com o discurso de moralizar a área urbana. Segundo Rodrigues e Mello (2015, p. 41-42), esse discurso era “sinônimo de ordem social e política, daí decorrendo a noção de que o controle das massas populares poderia ser feito através de mudanças urbanas, alterações nos lugares, mexidas nos espaços”.

A intervenção no espaço urbano carioca, em especial a remoção das favelas da zona sul e a construção de conjuntos habitacionais nos subúrbios da Zona Oeste, foi uma das iniciativas mais polêmicas da administração Lacerda. O modelo adotado na Guanabara obedeceu, em larga medida, à tendência mundial de planejamento urbano, seguida igualmente por países capitalistas e socialistas. Em termos gerais, era prevista a transferência das atividades industriais para a periferia das grandes cidades, onde seriam construídos grandes conjuntos de apartamentos para abrigar os trabalhadores e suas famílias (MOTTA, 2000, p. 61-62).

A citação acima nos mostra três pontos importantes das intervenções implantadas no governo de Carlos Lacerda, em relação a imagem que sua gestão queria deixar da cidade: primeiro a remoção dos pobres das favelas da zona sul, região que vinha recebendo diversos investimentos e atraindo cada vez mais grupos sociais de alto poder econômico, com o discurso de manter essa população mais próxima do seu local de trabalho, agora bem longe do centro urbano; segundo, a criação dos chamados distritos industriais, que levou para outras localidades como Santa Cruz e Campo Grande, parte das manufaturas localizadas na área central da cidade e terceiro, a construção de conjuntos habitacionais para essa população removida. Foram erradicadas 27 favelas no governo de Lacerda (CAMPOS, 2010, p. 88).

1.2.6 – Plano Piloto da Baixada de Jacarepaguá

Sucessor de Carlos Lacerda, Negrão de Lima (1965-1970), teve como destaque na sua gestão o saneamento básico e a expansão da malha viária, além da preparação

seguindo por debaixo do Maciço da Tijuca. A antiga Avenida Automóvel Clube – hoje Avenida Pastor Martin Luther King Junior – e o Túnel Noel Rosa são os únicos trechos já construídos; - Linha Azul: ligaria a zona sul à Barra da Tijuca; - Linha Marrom: ligaria os bairros do Rio Comprido e de Santa Cruz, passando por bairros do centro geográfico da cidade (SOARES, 2010, p. 35-36).

em 1969 do “Plano Piloto da Baixada de Jacarepaguá”⁵¹, elaborado pelo arquiteto modernista Lúcio Costa. Antevendo uma ocupação natural dessa região, o referido plano estabeleceu definições de parâmetros construtivos, a fim de proteger as características próprias daquela região (REZENDE; LEITÃO, 2014, p. 674). Já a administração do governador Chagas Freitas (1970-1975) teve como principal legado a implantação de distritos industriais objetivando o desenvolvimento da economia local (SILVEIRA, 2008, p. 38).

Na década de 1970 deu-se continuidade ao deslocamento espacial da população de baixa renda, iniciado com as reformas urbanas no Rio de Janeiro. Em 1975, ocorreu a fusão dos Estados da Guanabara e do Rio de Janeiro durante a Ditadura Militar, que vigorou no Brasil, de 1964 a 1985. Contudo, a fusão não foi uma criação desse Regime, que segundo Brasileiro (1979, p. 50) estava prevista desde o século XIX, e “era defendida desde 1959 pelo Centro Industrial do Rio de Janeiro, que reclamava a instalação de indústrias de alta tecnologia” (DAVIDOVICH, 1986, p. 355). Contudo essa ação foi considerada “pano de fundo” para encobrir os objetivos a serem alcançados, considerando que durante esse período, foram sufocadas as manifestações populares; descreditada a atuação das organizações da sociedade civil; contido o debate na imprensa e controladas as organizações políticas (SILVEIRA, 2008, p. 20). O então Estado do Rio de Janeiro teve como sua capital a cidade do mesmo nome. Vale lembrar que o município-estado tinha uma dupla arrecadação, necessária para viabilizar os investimentos públicos e superar a estagnação econômica e, com a fusão, era preciso solucionar essa perda de receita.

1.2.7 – PUB-RIO, os Distritos Industriais e a CODIN

No ano seguinte à fusão, em 1976, foi elaborado o PUB-RIO (1976-77), pelos técnicos da Secretaria de Planejamento Urbano, que consistia em um conjunto de diretrizes que sistematizava a cidade em macrozoneamentos e que, segundo Fonseca (2013, p. 12), homogeneizava a cidade, descaracterizando particularidades locais e propondo gabaritos iguais com densidade populacional e morfologia distintas. Os planos

⁵¹ A área a ser urbanizada no Plano Piloto de Lúcio Costa, compreendia entre a Barra da Tijuca, o Pontal de Semambetiba e Jacarepaguá. A urbanização dessa área, iniciada com esse projeto só se concretizou em 1976 e representa a etapa mais recente da produção de espaços residenciais seletivos na cidade segundo os princípios modernistas estabelecidos por esse Plano Piloto de 1969 (REZENDE, Vera F.; LEITÃO, Gerônimo. Lucio Costa e o Plano Piloto para a Barra da Tijuca: a vida é mais rica e mais selvagem que os planos urbanísticos. *Urbana*, Campinas, v. 6, n. 8, jun. 2014, p. 673-693. Disponível em: file:///C:/Users/zenyb/Downloads/Lucio_Costa_e_o_plano_piloto_para_a_barra_da_Tijuc.pdf. Acesso em: 26 abr. 2021).

desse período passaram a ser mais simplificados, enumerando apenas objetivos, políticas e diretrizes (VILLAÇA, 1999b, p. 221).

Nesse sentido, foram impulsionados os distritos industriais, a partir da criação da “COPEG”, como já mencionado. Em 1973, foi criado o “Distrito Industrial de Santa Cruz” e, a partir deste, outros na zona oeste do Rio de Janeiro como Palmares, Paciência e Campo Grande. Além desses, a COPEG administrava o distrito industrial de Fazenda Botafogo, único na zona norte da cidade. Planejado e implementado inicialmente para ocupação residencial, teve alterado seu projeto para um aproveitamento mais lucrativo da localidade. Segundo Damas:

A criação dos distritos industriais, nos primeiros anos, estava relacionada com o propósito de realocar a indústria carioca, tentando reverter o processo de transferência de unidades fabris para os municípios vizinhos, assim como para outras unidades da federação (DAMAS, 2008, p. 73).

Com a criação desses distritos industriais, que ganharam força a partir da década de 1970, o perfil da cidade do Rio de Janeiro foi se modificando, com o fechamento e/ou a transferência de antigas fábricas localizadas no centro e na zona sul da cidade. Com essas relocações de instalações industriais, mencionadas na citação acima, surgiu um novo órgão responsável pela administração dos distritos já em funcionamento e pela implantação de novos, a CODIN (Companhia de Distritos Industriais). O “Plano Diretor da CODIN” para o triênio 1977-1979 previa a desconcentração espacial dos investimentos e criação de novos espaços industriais no Estado (DAMAS, 2008, p. 73, 79).

O que se percebe da fusão dos estados é que mesmo perdendo receita e mercado para São Paulo, o Estado do Rio de Janeiro não deixou de ser industrializado. Foram criados, como já apresentado, grandes parques industriais, entre as décadas de 1970 e 1980, promovendo uma dispersão dos investimentos industriais da área central e sul da cidade, para a região metropolitana, com a criação dos parques industriais de Duque de Caxias e Nova Iguaçu (CODIN, 1987, *apud* DAMAS, 2008, p. 75-76). O Parque Industrial de Santa Cruz e o Complexo Industrial de Duque de Caxias, por exemplo, foram os locais para onde migraram a produção de alguns dos empreendimentos mais antigos da cidade do Rio, como o Moinho Fluminense, a Fábrica de Tecidos Nova América, em Fonte Limpa (Duque de Caxias) e a Casa da Moeda do Brasil (Santa Cruz). Com a automação da produção industrial se alterou também o perfil do trabalhador, que merece futura investigação.

Com os distritos industriais, as indústrias agora se encontravam afastadas da área central e aconteciam investimentos em novas plantas industriais. Interessante perceber que a criação dos distritos industriais iniciada na década de 1960, difere bastante dos distritos implantados pela CODIN. A prioridade não é mais dada para as transferências de instalações industriais, mas sim, para a criação de novos e imensos distritos industriais, “capazes de funcionar como receptáculos à instalação de grandes projetos industriais, para então se consolidarem em polos de desenvolvimento” (MANNARINO, 1983, p. 74).

Os períodos que englobam as décadas de 1980 e 1990 presenciaram profundas transformações no cenário político e econômico brasileiro: abertura política, com o fim da Ditadura Militar (1979); convocação de eleições diretas (1984) e promulgação de uma nova Constituição (1988). O cenário conturbado⁵², com troca presidencial⁵³, alta da inflação, desvalorização e mudança da moeda nacional⁵⁴, fez com que importantes empreendimentos cessassem suas atividades. Com a eleição de Fernando Collor de Mello, na década de 1990, a economia nacional sofreu um duro golpe⁵⁵, principalmente com as privatizações, afetando fortemente o cenário dos empreendimentos industriais na cidade. Nesse período, foram fechadas na cidade do Rio de Janeiro, por exemplo: a sede da Companhia Docas de Santos (1985); a Fábrica de chocolates Bhering (1990) e a Companhia Hanseática Brahma (1992).

⁵² A herança deixada pelo Regime Militar teve profundas consequências no campo econômico, inclusive uma enorme dívida externa. O país não tinha reservas em moeda estrangeira para pagar os juros que venciam em 1987. Sem alternativas, o Governo decretou moratória. Para enfrentar a inflação, recorreu-se aos planos de estabilização: Plano Cruzado, congelando por um ano os preços das mercadorias, aluguéis, salários, tarifas públicas, passagens e o câmbio; e o Plano Cruzado II, que não passou de um reajuste geral de preços e tarifas, liberando preços de mercadorias e aumento de impostos. Os combustíveis, reajustados em 60% e os salários toda vez que a inflação atingisse determinado índice (VAINFAS; FARIA; FERREIRA; SANTOS, 2010, p. 394; 396).

⁵³ Com as eleições de 1984, Tancredo Neves foi eleito presidente da República, mas na véspera de sua posse, foi internado. Veio a óbito em 21 de abril de 1985. Assumiu o cargo, seu vice-presidente José Sarney, em 15 de março de 1985, com a tarefa de conduzir a transição da ditadura para o regime democrático, num país ávido por mudanças (Idem. *Ibidem*, p. 394).

⁵⁴ O Cruzeiro, que até então era a moeda do país, foi substituído, pelo Cruzado (Decreto-Lei, nº 2.283, de 28 de fevereiro de 1986) (Plano Cruzado). Com o corte de três zeros na moeda, CR\$ 1.000,00 (mil Cruzeiros), passaram a valer Cz\$ 1,00 (um Cruzado). Com o fim do período de congelamento dos preços e salários a inflação voltou a subir e o governo instituiu nova moeda – o Cruzado Novo (Lei nº 7.730, de 31 de janeiro de 1989). Verifica-se novamente o corte de três decimais no padrão monetário, Cz\$ 1.000 (mil Cruzados), passaram a valer NCz\$ 1 (um Cruzado Novo) (MADEIRA, Benedito Camargo. **A Moeda através dos tempos**. Pouso Alegre, 1993, p. 64).

⁵⁵ "Com uma série de medidas para controlar a inflação e reestruturar o Estado, como: reforma administrativa, com demissão de funcionários públicos; abertura comercial ao exterior e ao capital estrangeiro; eliminação de incentivos fiscais às indústrias; liberalização da taxa do dólar e um programa de privatizações em empresas estatais. Congelamento de preços e salários e a implantação de uma 'nova moeda', a restauração do Cruzeiro, em substituição do Cruzado Novo" (VAINFAS; FARIA; FERREIRA; SANTOS, *op. cit.*, p. 400).

Como consequência do declínio industrial, desse período (1980-1990) e de outros anteriores, muitos sítios industriais ficaram subutilizados. De modo geral, os edifícios industriais abandonados aludem em um primeiro momento, a símbolos da falência e declínio econômico (PIEDADE, 2013, p. 20), que afetam de forma negativa o local. Não podemos esquecer que desde o início do século XX, o poder público, através de diversas intervenções urbanas na cidade, se empenhou em dar a urbe ares de cidade moderna. Por outro lado, a presença na paisagem urbana de edificações que serviram no passado a atividades industriais, estabelece, de certa forma, um laço entre o passado e o presente, tornando compreensível a valorização da memória individual e coletiva para as quais essas edificações servem de suporte. Assim sendo, existe uma dualidade no espaço urbano carioca em relação a esses remanescentes industriais antes obsoletos, devido ao acelerado processo de urbanização e ao deslocamento das atividades industriais para outras áreas.

Algumas dessas edificações passaram a adquirir novos usos, uma vez que a cidade não queria estar atrelada a essa imagem de atraso industrial, muitas vezes com o apagamento de sua trajetória industrial, assunto que abordaremos mais detalhadamente no capítulo IV desta tese. Assim, segundo Piedade: “ainda que o edifício se perca na paisagem urbana entre prédios modernos puramente funcionais, sua presença guarda o sentimento de orgulho do passado e de importância como cidadão para aqueles que vivenciaram sua época produtiva” (PIEDADE, 2013, p. 21). A forma como a cidade percebe seus edifícios industriais, como ícones da falência de determinados métodos de produção, associado a desindustrialização, vai refletir na forma como o patrimônio industrial é preservado na cidade.

1.2.8 – Plano Diretor da Cidade

Dando continuidade às reformas e como elas alteram a imagem da cidade, em 1992 foi implantado o “Plano Diretor da Cidade”, com o objetivo de ordenar o uso e a ocupação do território do município, que deveriam estar condicionados ao controle da densidade demográfica. O plano levava em consideração a “saturação das infraestruturas e os impactos no meio ambiente” (FILHO, 2016, p. 4). Concomitantemente, face aos movimentos mundiais de preservação da natureza, surge uma consciência ecológica no urbanismo, que culminou com a Rio-92⁵⁶, sediada na

⁵⁶ Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente, denominado de ECO-92.

cidade do Rio de Janeiro. Devido a esses movimentos ambientais, uma das diretrizes do plano foi ocupar os espaços vazios com áreas verdes, como praças e jardins. Diferentemente dos demais planos de remoção da população de baixa renda, das áreas centrais e zona sul da cidade, esse plano garantia a permanência dessa população em suas localidades (favelas), alinha-se à nova cultura de projetos de recuperação do Centro Histórico (Corredor Cultural), iniciado em 1983. Com base nessa recuperação, alguns remanescentes industriais passaram por restaurações e conversões funcionais, tais como a antiga Alfândega, transformada no Centro Cultural Casa França-Brasil (1990); o antigo galpão da Companhia de Navegação Costeira, em espaço alternativo para realização de eventos culturais (1990) e a antiga Fábrica D'Almeida Comércio e Indústria de Ferro Ltda., convertida no Centro Cultural Fundação Progresso (1999).

1.2.9 – Plano Estratégico da Cidade

O último plano urbanístico antes da virada do século XX, que alterou mais uma vez o perfil da cidade, foi o “Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro” (PECRJ)⁵⁷, entre 1993-1994, na gestão do prefeito César Maia, eleito para o primeiro mandato (1993-1996), cujo secretário de urbanismo era o arquiteto Luiz Paulo Conde (1934-2015). “A partir de então, a cidade passou a ter uma gestão de cunho empresarial” (FERREIRA, 2019, p. 8). Isso significava um novo modelo de gestão baseado na descentralização política, administrativa e orçamentária e o estímulo a construção de parcerias entre os setores público/privado. Tal modelo de gestão ainda é aplicado na atualidade, visando atrair investimentos e favorecer o aperfeiçoamento da circulação de mercadorias, capital e pessoas e permitindo a cidade ter maior visibilidade no cenário internacional (SILVA, 2018, p. 2).

O plano foi o resultado de um acordo firmado entre a “Associação Comercial do Rio de Janeiro” (ACRJ) e a “Federação das Indústrias” (FIRJAN), que se associaram a mais 46 empresas e associações empresariais e instauraram o “Consórcio Mantenedor do PECRJ” (SILVA, 2018, p. 5). Dava-se início a um cenário urbano que permitiu à cidade do Rio de Janeiro sediar megaeventos internacionais, principalmente

⁵⁷ “Os Planos Estratégicos são instrumentos de gestão que visam orientar ações para atingir objetivos pretendidos. Originados na organização empresarial estão, ao longo das últimas décadas, sendo utilizados na governança pública compondo um cenário de competitividade global entre cidades” (PEREIRA, Ives da Silva Duque; SCOTTO, María Gabriela. A produção do discurso imagético no plano estratégico de 2013-2016 na cidade do Rio de Janeiro. *In*: ENANPUR, 18., 2019, Natal. **Anais [...]**. Natal, 27-31 maio, 2019, p. 1. Disponível em: <http://anpur.org.br/xviiienanpur/anaisadmin/capapdf.php?reqid=317>. Acesso em: 2 maio. 2021).

esportivos⁵⁸. Esses grandes eventos contaram com importantes alianças políticas nas esferas federal, estadual e municipal. As transformações urbanas ocorridas na cidade nesse período produziram espaços orientados para uma acumulação de capital mais produtiva e competitiva (SILVA, 2018, p. 1). Com o intuito de modernizar as infraestruturas da cidade que se adequassem às demandas das organizações internacionais, garantindo assim, os interesses do capital mundial. Ações cada vez mais distanciadas das necessidades da população que, ao mesmo tempo, passou a ser cooptada pelo discurso do “legado”, buscando assim, os organismos envolvidos, legitimar as alterações no espaço urbano:

Essas reestruturações se dão em território já ocupado por pessoas que estabeleceram ali suas moradias ou comércio, ou em espaços onde estão localizados objetos geográficos que perderam sua função (tais como portos e galpões obsoletos, prédios desocupados e afins), ou ainda em espaços até então mantidos como reserva de valor pelo capital imobiliário [...]. Sendo assim, os espaços nas/das cidades que impedem a plena fluidez da acumulação capitalista sofrem intervenções que vão desde à sua demolição (destruição material) ou à sua total refuncionalização (destruição simbólica) (SILVA, 2018, p. 1).

Assim como na maioria dos planos e reformas implantados na cidade, algumas em prol da modernização da urbe, o PECRJ também tinha seu caráter excludente em relação à população de menor renda, promovendo seu deslocamento para outras localidades, como apresentado na citação acima. Desta forma, a cidade do Rio de Janeiro entrou no século XXI, assumindo um novo perfil – de cidade moderna e conectada com o mundo globalizado, na qual é capaz de sediar megaeventos, atraindo assim, investimentos e turistas.

⁵⁸ “A realização desses grandes eventos internacionais não se restringiu apenas ao ramo esportivo, mas foi nele que teve maior repercussão e concentração de ocorrência sobretudo nas duas primeiras décadas do novo milênio. É importante dizer que desde o século XX a cidade vem recepcionando eventos de grande porte que também modificaram o espaço da cidade, como a Exposição Nacional de 1908, a Exposição Internacional Comemorativa do Centenário da Independência do Brasil em 1922, a Copa do Mundo – que culminou na construção do Estádio do Maracanã – de 1950, a Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento (Eco- 92) em 1992. Já adentrando no século XXI há no ano de 2007 os Jogos Pan-Americanos, os Jogos Mundiais Militares em 2011, o Rock in Rio que tem o seu retorno no ano de 2011 e passa a ter edições bienais, o Rio + 20 em 2012, a Jornada Mundial da Juventude em 2013, a Copa das Confederações em 2013, a Copa do Mundo de Futebol em 2014 e os Jogos Olímpicos de Verão no ano de 2016” (FERREIRA, Ingrid Gomes. As reformas urbanas na cidade do Rio de Janeiro no início do século XX e XXI: o porto em questão. In: ENCONTRO INTERNACIONAL HISTÓRIA & PARCERIAS, 2.; SEMINÁRIO FLUMINENSE DE PÓS-GRADUANDOS EM HISTÓRIA, 6.; JORNADA DO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA DAS CIÊNCIAS E DA SAÚDE, 5., 2019, Rio de Janeiro. **Anais [...]**. Rio de Janeiro, out. 2019. p. 8. Disponível em: https://www.historiaeparcerias.rj.anpuh.org/recursos/anais/11/hep2019/1570588630_ARQUIVO_07d278cdd319051861cab8bfdbc4d9c3.pdf. Acesso em: 20 fev. 2021).

Como também explicitado na citação supracitada, essas apropriações de espaços impactaram diretamente na forma como os remanescentes industriais da cidade do Rio de Janeiro vêm sendo tratados, consequência de diversas reformas pelas quais passou a cidade e, nos últimos anos, devido aos grandes eventos esportivos internacionais, que marcaram definitivamente seu cenário. Inicialmente com os Jogos Pan-Americanos (2007), seguidos da Copa do Mundo (2014) e, mais recentemente, com os Jogos Olímpicos (2016) e os Paraolímpicos de Verão (2016). Essas edificações industriais desativadas vêm sendo alvo de significativas perdas. Em prol desses eventos, foram destruídas diversas instalações industriais, como por exemplo, a fábrica da Cervejaria Brahma, instalada no bairro do Catumbi e demolida em 2011 e a fábrica da Cooperativa Central dos Produtores de Leite (CCPL), já mencionada, demolida em 2012, sem sequer ser inventariada.

1.2.10 – Plano de Políticas Públicas - Legado

Foi com o “Plano de Políticas Públicas – Legado”, lançado em 2014, na gestão do prefeito Eduardo Paes, que permaneceu frente à gestão da cidade por dois mandatos consecutivos (2009-2017), que foram conduzidas as obras voltadas para os megaeventos, visto como o epicentro de seu projeto político (FERREIRA, 2019, p. 9). De certa forma, as reformas e os projetos urbanísticos ocorridos ao longo dos séculos XX e XXI foram canalizados para os mesmos objetivos: servir de suporte para as plataformas políticas, atrair novos investimentos e afastar as camadas mais pobres dos centros urbanos. O mesmo já havia ocorrido com o governador Carlos Lacerda, que utilizou o “Plano Doxiadis” como plataforma de sua campanha à Presidência da República (1965), e que não se concretizou, como já abordamos. Os impactos e o volume das obras na cidade, na gestão do prefeito Eduard Paes, foram comparados pelo próprio poder municipal, às reformas de Rodrigues Alves e Pereira Passos, no início do século XX.

Na realidade, as obras implantadas na cidade do Rio de Janeiro, na gestão Eduardo Paes, não foram planejadas exclusivamente para os megaeventos. Esses acontecimentos serviram de pretexto para consolidar e assumir a tarefa de executar planos anteriores, como as obras portuárias, a expansão da malha viária e conseqüentemente a valorização imobiliária (DE PAOLI, 2018, p. 58). Com as alterações na legislação urbanística, implantadas desde o “Plano Agache”, para a cidade do Rio de Janeiro, de controle de uso e ocupação do solo, o “Plano de Políticas

Públicas – Legado” acabou extrapolando a elaboração técnica do projeto, em relação à revitalização da região portuária, ações já vistas nos últimos planos das décadas de 1990 e 2000, como explicitado por André Azevedo e Guilherme Pio no trecho a seguir:

Com a lei 971/1987, a região **[portuária]** ganha status patrimonial, dando origem à área de proteção ambiental do SAGAS (região dos bairros Saúde, Gamboa e Santo Cristo). Com o Plano Diretor (1992), estabeleceram-se as bases para uma política pública voltada para a proteção do patrimônio cultural e se instituíram diferentes tipos de unidade de conservação, entre elas as Áreas de Proteção Ambiental – APAs (área dotada de características ecológicas) – e as APACs (área que apresenta interesse cultural relevante). Em 1993, um diagnóstico socioeconômico foi elaborado para o estabelecimento da Área Especial de Interesse Urbanístico no sentido de definir características de ocupação na região do SAGAS. Em 2001, a Prefeitura da cidade definiu como prioridade para a Secretaria de Urbanismo um programa de revitalização da área portuária, desenvolvendo o “Porto do Rio – Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro” (AZEVEDO; PIO, 2016, p.196, grifo nosso).

É interessante notar que no plano de políticas públicas, implantado na gestão Eduardo Paes, é mencionada a palavra “legado”, utilizada como forma de sinalizar para a população e os organizadores desses eventos, que as intervenções realizadas, principalmente nas infraestruturas, ficariam de herança para a cidade do Rio de Janeiro. Cabe ressaltar, como visto na citação anterior, que a revitalização do porto do Rio era um projeto anterior aos eventos esportivos, que acabou sendo cooptado para tais eventos, como indispensável. Segundo Ferreira (2019, p. 10), o documento oficial do referido “Plano de Políticas Públicas - Legado” traz entre as intervenções intituladas “renovação urbana”, distribuídas entre os poderes responsáveis, o da região portuária, no qual eram enfatizados a renovação, a recuperação e a valorização daquela região. O projeto referido na citação anterior acabou se tornando o “Porto Maravilha”.

Podemos perceber que o nome adotado “Porto Maravilha” foi uma manobra política, em que mais uma vez vemos o poder público se apropriando da imagem que a cidade veio construindo ao longo do século XX e que ainda continua no imaginário coletivo. É uma estratégia dos organizadores do projeto de envolver a população, como se as alterações na cidade fossem realizadas para ela. Utilizando como tática discursiva para a população o pertencimento à cidade, os objetivos reais do projeto eram dinamizar o porto do Rio de Janeiro e transformá-lo em um novo vetor de crescimento da cidade, como demonstrado a seguir:

[O porto do Rio de Janeiro] é a porta de entrada para os turistas que chegam à cidade em cruzeiros e tem em seu interior vários pontos de interesse como a Igreja de São Francisco da Prainha, o conjunto

urbano do Morro da Conceição e a recém-construída Cidade do Samba. Todos estes aspectos são importantes e apontam uma vocação para um uso da área muito mais intenso do que hoje ocorre com a instalação de novos moradores, comércios, serviços, equipamentos urbanos, culturais, de lazer e grandes parques. Porém, eles não são suficientes por si só, a propiciar a recuperação da área. Para isto foi concebida a Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio, um plano integrado de intervenção que contempla a alteração de usos, parâmetros edilícios, novos sistemas viários e de transporte público além de um plano urbano e paisagístico que transformará a região num local atraente para moradia e trabalho. Obras viárias e de infraestrutura estarão sendo realizadas para criar um novo ambiente local que, associadas à nova legislação urbana, tornará os **terrenos atraentes à iniciativa privada, criando novas moradias** e novos postos de trabalho, repovoando a região (PORTO MARAVILHA, 2009, p. 16-17, grifo nosso).

Essa foi a maior intervenção urbana do século XXI. A cidade realmente adquiriu um novo aspecto, principalmente na região portuária, mas como mencionado na citação anterior, a promessa de novas moradias não se concretizou, muito pelo contrário. Assim como nas demais reformas urbanas, parte da população de baixa renda foi retirada dessa localidade, já identificada como área de proteção ambiental, que inclui os bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo - SAGAS.

Desde o final do século XX e início do século XXI, a cidade do Rio de Janeiro continuava sendo preparada para adquirir novas feições. Primeiro com as intervenções do projeto “Rio-Cidade”⁵⁹, seguido do “Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro” e terminando com o “Plano de Políticas Públicas – Legado”, que incluía o projeto “Porto Maravilha”. Este último plano alterou de vez a imagem do Rio de Janeiro, culminando com o título de “Patrimônio Mundial como Paisagem Cultural Urbana”.

Para melhor compreendermos o cenário das reformas urbanas, apresentaremos no Quadro 1, um resumo com as principais reformas que permitiram à cidade do Rio de Janeiro, alterar seu perfil em diversos períodos. Algumas não foram mencionadas, pois não impactaram diretamente na alteração do perfil da cidade, mas cabem menção, apenas como dados informativos, por fazer parte da conjuntura do período.

⁵⁹ Na gestão do prefeito César Maia (1993-1996), dando continuidade na gestão de Luiz Paulo Conde (1997-2000).

Quadro 1 - Resumo dos principais planos e reformas urbanísticas implantadas na Cidade do Rio de Janeiro do final do século XIX até os dias atuais

		PERÍODO	PLANOS E REFORMAS URBANAS	OBJETIVOS	RESULTADOS	PERFIL DA CIDADE
1ª fase) Planos de Melhoramentos e Embelezamento		1875	Comissão de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro	Sanitários, estéticos, viários e habitacionais	Não foi implantado nesse período	Primórdios da industrialização
		1902-1906	Reforma Pereira Passos	Embelezamento, saneamento Econômicos (atrair novos investimentos)	Nova fisionomia para a cidade Erradicação dos focos de doenças Expulsão da população de baixa renda	Cidade Maravilhosa Cidade mais industrializada do País
2ª fase) Planos Diretores	Plano de Conjunto	1926-1930	Plano Agache	Estético/embelezamento Ordenar a cidade, através de uma perspectiva modernista (zoneamento e legislação urbana)	Intervenções urbanas (centro e zona sul) Estratificação social do espaço	Cidade Maravilhosa Cidade industrializada
		1937-1945	Plano da Cidade	Expandir e transformar a cidade	Abertura de avenidas e remodelação do centro	Cidade Maravilhosa Cidade industrializada
		1956-1958	Plano de Realizações da Superintendência de Urbanismo e Saneamento	Modernizar o centro e expandir a zona sul da cidade	Remoção da população das favelas e transferência para outras localidades	Cidade Maravilhosa Cidade industrializada
	Plano de Desenvolvimento Integrado	1965-1975	Plano Doxiadis	Elaborar o plano e programas de desenvolvimento urbano da Guanabara a longo prazo	Grandes obras de infraestrutura Deslocamento da população de baixa renda para o subúrbio e zona oeste	Cidade Maravilhosa Cidade industrializada Cidade Cultural
		1969-1977	Plano da Baixada de Jacarepaguá	Consolidar as ideias modernistas Criar uma cidade autônoma Controlar a expansão urbana e preservar a geografia do local	Construção de condomínios residenciais de média e alta renda Congestão viária na zona sul	Cidade Maravilhosa Cidade industrializada
	Planos sem mapas	1976-1977	PUB-RIO	Sistematizar as intervenções Criar as APs e as PEUs	Regulamentação das edificações e uso do solo da cidade Proposição de absorção progressiva das favelas	Cidade Maravilhosa Cidade industrializada
		1977-1979	Plano Diretor da CODIN	Desconcentrar o espaço dos investimentos industriais	Criação de parques industriais na cidade e no	Cidade Maravilhosa

				Estado do Rio de Janeiro	Cidade industrializada
3ª fase) Planejamentos Estratégicos	1992	Plano Diretor da Cidade	Revisar a forma de uso do solo do município em consonância com a densidade demográfica Recuperar a cidade Preocupação com os impactos ambientais	Permanência da população das favelas em seus assentamentos Recuperação do Centro Histórico do Rio Rio/92	Cidade Maravilhosa Cidade industrializada
	1993-1995	Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro: Rio sempre Rio	Melhorar as zonas verdes e os espaços naturais Revitalizar o Centro do Rio Melhorar, revitalizar, desenvolver e requalificar a acessibilidade aos sistemas dos diversos modais de transporte Criar o Centro Financeiro Internacional Redefinir a imagem da cidade e elaborar um plano compartilhado de marketing para atração de visitantes e atividades econômicas	Administração descentralizada e participativa Consórcio Mantenedor do PEGRJ Favela-Bairro Revitalização do centro Teleporto Porto de Sepetiba Linha Amarela	Cidade Maravilhosa Cidade industrializada
	2004	Plano Estratégico: as Cidade da Cidade	Subdivisão da cidade em 12 macrozonas	Cidades independentes Cidade do Rock (Jacarepaguá) Cidade do Samba (Gamboa) Cidade das Crianças (Santa Cruz)	Cidade Maravilhosa Cidade industrializada
	2014	Plano de Políticas Públicas – o Legado	Atrair novos investimentos	Porto Maravilha Megaeventos	Cidade Maravilhosa Cidade industrializada Patrimônio Natural e Cultural

Esquema baseado nas obras de Flávio Villaça e Hindenburgo Francisco Pires.

Fonte: VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (Org.) **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: Edusp, 1999b. p. 169-243.

Fonte: PIRES, Hindenburgo Francisco. Planejamento e intervenções urbanísticas no Rio de Janeiro: a utopia do plano estratégico e sua inspiração catalã. **Revista Bibliográfica de Geografia y Ciencias Sociales**, Universidad de Barcelona, vol. XV, nº 895 (13), 5 de noviembre de 2010, pt. 1-21.

Ao analisarmos o quadro anterior, com base nos estudos do professor Flávio Villaça, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade de São Paulo (USP),

e do professor de pós-graduação em Geografia, Hindenburgo Francisco Pires, da Universidade Estadual do Rio de Janeiro (UERJ), podemos compreender melhor como as reformas e os planos urbanísticos implantados na cidade do Rio de Janeiro foram pensados e construídos para transformar a imagem da cidade e atrair novos investimentos. Como já apresentamos ao longo desse capítulo, o Rio de Janeiro desde o final do século XIX até os dias atuais, vem através das intervenções urbanas alterando e agregando novos perfis. Pires (2010), baseado em Villaça (1999b), divide esses planos em três fases: 1) melhoramento e embelezamento; 2) planos diretores e 3) planejamentos estratégicos.

A primeira fase contemplou ações voltadas para o embelezamento e melhoramento da cidade, ou seja, obras focadas em alterar as feições da cidade, dando a urbe aspectos mais modernos, com alargamento de vias; abertura de avenidas; implementação de infraestruturas (saneamento e ajardinamento de praças e parques); criação de legislação urbana; reformas e reurbanização da área portuária e o zoneamento da cidade, com a exclusão das camadas mais pobres do centro urbano, mesmo que às custas do apagamento de algumas tradições populares. Tais reformas alteraram tão significativamente o aspecto da cidade, que lhe conferiu o título de “Cidade Maravilhosa”. Segundo Villaça (1999b, p. 197), os planos entre 1875 e 1930 eram apresentados com antecedência, discutidos abertamente e implementados, pois, havia uma hegemonia da classe dominante que lhe permitia impor o conjunto de intervenções e não era necessário usar de estratagemas para velar suas verdadeiras intenções, como veremos nos planos subsequentes.

A segunda fase, entre 1930 e 1990 é caracterizada por planos voltados para os investimentos em obras de infraestruturas, com predomínio dos planos diretores e por uma retórica de planejamento. Villaça (1999b) divide essa fase em três períodos: planos de conjunto (1930-1965); planos de desenvolvimento integrado ou super planos (1965-1971) e os planos sem mapas (1971-1992). Trataremos brevemente sobre esses pontos, para compreendermos mais adiante como essas ferramentas foram utilizadas como manobras pelos gestores públicos para alcançarem seus objetivos e com isso, “vender” a imagem que pretendiam da cidade.

Os planos de conjunto passaram a englobar toda a cidade, articulando os bairros entre si e com o centro, já visto como área financeira, através de sistemas de vias e transportes. A cidade passou a ser ordenada para ser não só bela, mas também eficiente, explorando novas áreas como a zona oeste e deixando o espaço urbano livre

das indústrias, que passaram a ocupar as áreas periféricas, mais próximas das vias de circulação. Essa modalidade de planejamento foi denominada de “Plano Diretor”. Suas diretrizes eram voltadas para obras de infraestruturas, permitindo a cidade ser mais funcional, voltada para a produção e a reprodução do capital (PIRES, 2010, p. 5). Foi nessa conjuntura de obras de infraestruturas que a cidade do Rio de Janeiro, entre as décadas de 1930 e 1960, foi considerada capital cultural, devido à efervescência de eventos nessa área, sem ao mesmo tempo deixar de ser a “Cidade Maravilhosa” e cidade industrializada, sobretudo com as implantações dos distritos industriais.

Já os planos de desenvolvimento integrado, desenvolvidos entre 1965 e 1971, passaram a incorporar os aspectos sociais e econômicos, além dos físicos e territoriais. Segundo Villaça (1999b, p. 211), os problemas urbanos não poderiam mais limitar-se ao âmbito da Engenharia e da Arquitetura. A cidade deveria estar integrada às demais regiões. Assim, a população passou a ser distribuída pelos territórios da cidade; a descentralização das funções do Estado era uma alternativa, para que os serviços chegassem, de certa forma, a todos. E uma das formas de mobilidade era o transporte rodoviário. Uma das características desses planos era o distanciamento entre as propostas apresentadas e sua concreta aplicabilidade. E quanto mais complexos e abrangentes eram os planos (super planos), mais proliferavam os problemas sociais em que se envolviam, distanciando-se assim dos reais interesses das classes dominantes que acabavam inviabilizando sua execução. (VILLAÇA, 1999b, p. 214).

Os planos sem mapas foram consequência dos maus resultados dos planos anteriores, sofisticados, rebuscados e muito complexos (super planos). A nova tendência era ter planos mais simples, sem mapas e elaborados por técnicos da prefeitura. Apresentavam apenas objetivos, políticas e diretrizes, desta forma, eliminava-se a discórdia e ocultava-se os conflitos. Segundo Villaça:

Na verdade, o novo tipo de plano é o novo mecanismo utilizado pelos interesses das facções da classe dominante na esfera urbana para contemporizar as medidas de interesse popular. A ideia do plano diretor de princípios e diretrizes está associada à de ‘posterior detalhamento’, e isso nunca ocorre. Passam, então, a aparecer os planos que dizem como serão os planos quando eles vierem a ser feitos (VILLAÇA, 1999b, p. 221).

A terceira fase que se estende até os dias atuais, foi inaugurada com o Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro (1993). Diante de uma grave crise econômica nacional, do endividamento da máquina estatal e do colapso do planejamento urbano no Estado do Rio de Janeiro, o poder público municipal estabeleceu uma nova coalisão

de poder local, assumindo o controle dos instrumentos de gestão pública e passando a administrar a cidade como uma grande empresa, gerenciada por um consórcio mantenedor (PIRES, 2010, p. 10). Utilizando um discurso de alçar à cidade no mundo globalizado, foi utilizado um modelo de planejamento estratégico adotado na cidade de Barcelona, implementado por muitas prefeituras latino-americanas (PIRES, 2010, p.11).

Visando a internacionalização da cidade, já vislumbrando o Rio de Janeiro sediar importantes eventos, os gestores da cidade associados à iniciativa privada, como já mencionamos, estabeleceram nesses planos estratégicos metas a serem alcançadas nas suas gestões, que “funcionam como ferramentas da gestão sobre o espaço e norteiam as políticas públicas que surgem com o intuito de promover ações transformadoras tanto da paisagem quanto das estruturas de produção urbana” (PEREIRA; SCOTTO, 2019, p. 1).

Esse tipo de planejamento trata a cidade como “mercadoria”, importando para o setor público uma metodologia da iniciativa privada, da qual possui maior relação com o *marketing*. O objetivo dessa nova modalidade é atribuir as cidades, no caso, o Rio de Janeiro, maior valor, seja no campo simbólico para os seus habitantes, seja no campo econômico, principalmente para investidores externos. É o que Duarte e Czajkoviski Júnior (2007, p. 277) denominam de marketing urbano (City Marketing). Segundo Pires (2010), com base nos estudos de Maricato (2002):

O Plano Estratégico contém em seus preceitos o ‘ideário neoliberal com o rótulo democrático’, seu papel é desregular, fragmentar e dar ao mercado um espaço absoluto, a cidade se instrumentaliza para competir com as demais na disputa por investimentos externos diretos. O Planejamento Estratégico elege apenas as ‘centralidades globalizantes’, plenas de significados, e altamente visíveis, como objeto de intervenção. O Plano Estratégico, tal como é realizado, assume a fragmentação na abordagem da cidade, priorizando as áreas com maior potencial de rentabilidade imobiliária e carga simbólica, ou seja, a cidade torna-se uma ‘mercadoria’ que deve vender-se e ser gerenciada como uma empresa privada competente (PIRES, 2010, p. 11).

Apesar de não serem mencionados claramente nos discursos sobre as intervenções na cidade, elas tinham, e ainda têm, dois grandes objetivos atrelados: o primeiro, melhorar o aspecto da cidade, principalmente das suas infraestruturas, de forma que atendessem às demandas do mercado internacional, com o intuito de “vender” a imagem da cidade, como mencionado na citação anterior, e o segundo, atrair novos investimentos, seja para o setor econômico/industrial, seja para o setor turístico/cultural. O que se percebe, é que quanto mais se agrega reconhecimento à

cidade, através de títulos e *slogans*, mais fácil é para o poder público/privado negociar a imagem da cidade e alcançar os objetivos das reformas. A imagem que se tem, na atualidade do Rio de Janeiro, mencionado pelos órgãos oficiais e pelos canais de turismo e cultura pode ser traduzida pelos *slogans*: “Cidade Maravilhosa” (Prefeitura do Rio de Janeiro); “Rio imperdível” (Riotur); “paraíso para os turistas” (Embratur)⁶⁰ e, mais recentemente, “Patrimônio Mundial Natural e Cultural” (Unesco). Tudo isso, enaltecendo sua arquitetura, as belezas naturais e o estilo de vida do carioca, considerando que todo esse patrimônio cultural se encontra entre o centro e a zona sul da cidade, que foram moldados através das intervenções já mencionadas anteriormente.

Essa é a imagem que é “mercantilizada”, da cidade do Rio de Janeiro, tanto para as demais regiões do país como para fora dele. Na prática, sabemos que muito do patrimônio edificado histórico e artístico não vêm recebendo a atenção necessária, principalmente o patrimônio industrial, muitas vezes descartado frente às intervenções. Que as áreas de preservação ambiental, principalmente da Mata Atlântica, vêm sendo constantemente devastadas por construções irregulares e, muitas vezes, com a anuência/omissão do poder público. E que o estilo de vida, associado ao carioca – boêmio – vem sendo cada vez mais modificado, devido à enorme violência na cidade. Ao mesmo tempo, a cidade continua a manter seu caráter industrial.

Como já mencionamos anteriormente, a cidade do Rio de Janeiro perdeu posição na produção industrial para São Paulo, desde o início do século XX, mas, apesar dessa concorrência, a cidade não deixou de ser industrializada. Essa perda de posição no *ranking* industrial trouxe para a cidade novas possibilidades a longo prazo, aproveitando-se principalmente de sua geografia para a mudança no seu perfil, de cidade mais industrializada do país, para “Cidade “Maravilhosa” (OLIVEIRA, 1991, p. 93) e na atualidade, como já demonstrado, “Patrimônio Mundial Natural e Cultural” pela Unesco. Mas, ao mesmo tempo, conseguiu atrair para o seu território indústrias de ponta⁶¹:

⁶⁰ Tramita no Congresso Nacional a Medida Provisória 907/2019, chamada de MP do Turismo, que avalia a possibilidade da transferência da sede da EMBRATUR de Brasília para a cidade do Rio de Janeiro. A empresa passaria a ser Agência Brasileira de Promoção Internacional do Turismo. Emenda apresentada pela deputada federal Clarissa Garotinho (PROS-RJ) à Comissão Mista, da qual faz parte. A emenda tem como principal justificativa, o fato de o Rio de Janeiro ser a principal porta de entrada de turista no Brasil (PRESIDENTE do IPP participa de discussão no Senado sobre criação de agência de promoção ao turismo. **Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos**, Rio de Janeiro, 4 mar. 2020. Disponível em: <https://www.rio.rj.gov.br/web/ipp/exibeconteudo?id=11004019>. Acesso em: 20 abr. 2021).

⁶¹ São indústrias fruto da evolução técnico-científico informacional que utilizam recursos tecnológicos altamente sofisticados (Companhia de Desenvolvimento Industrial do Estado do Rio de Janeiro - CODIN).

O Rio de Janeiro é o próprio mito de cidade industrial, pois consegue ser um grande centro industrial, sem, contudo, aparecer nas imagens construídas da cidade enquanto tal. Antes de se imaginar o Rio de Janeiro como uma cidade industrial, têm-se dele as mais variadas imagens de cidade (OLIVEIRA, 1991, p. 94).

Desde a mudança da capital federal do Rio de Janeiro para Brasília, na década de 1960, o Rio de Janeiro buscou atrair novos investimentos, com a criação dos distritos industriais. Na atualidade, são quatro os distritos industriais da cidade: Campo Grande⁶², Paciência⁶³, Palmares⁶⁴ e Santa Cruz,⁶⁵ acrescidos de mais seis em outros municípios do Estado⁶⁶, que atraíram as mais modernas indústrias nos mais variados segmentos, como demonstrado no mapa (Figura 18) a seguir. A relação dos empreendimentos industriais dos distritos industriais na cidade do Rio de Janeiro está apresentada no Apêndice B, desta tese.

⁶² “O Distrito Industrial de Campo Grande é de responsabilidade da CODIN desde 1976, tendo se expandido em 2002, em área situada de frente para a Avenida Brasil, importante via de ligação entre o centro e a zona oeste da cidade do Rio de Janeiro” (COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. **Campo Grande**. Rio de Janeiro, [2018?]. Disponível em: Disponível em: <http://www.codin.proderj.rj.gov.br/>. Acesso em: 21 abr. 2021).

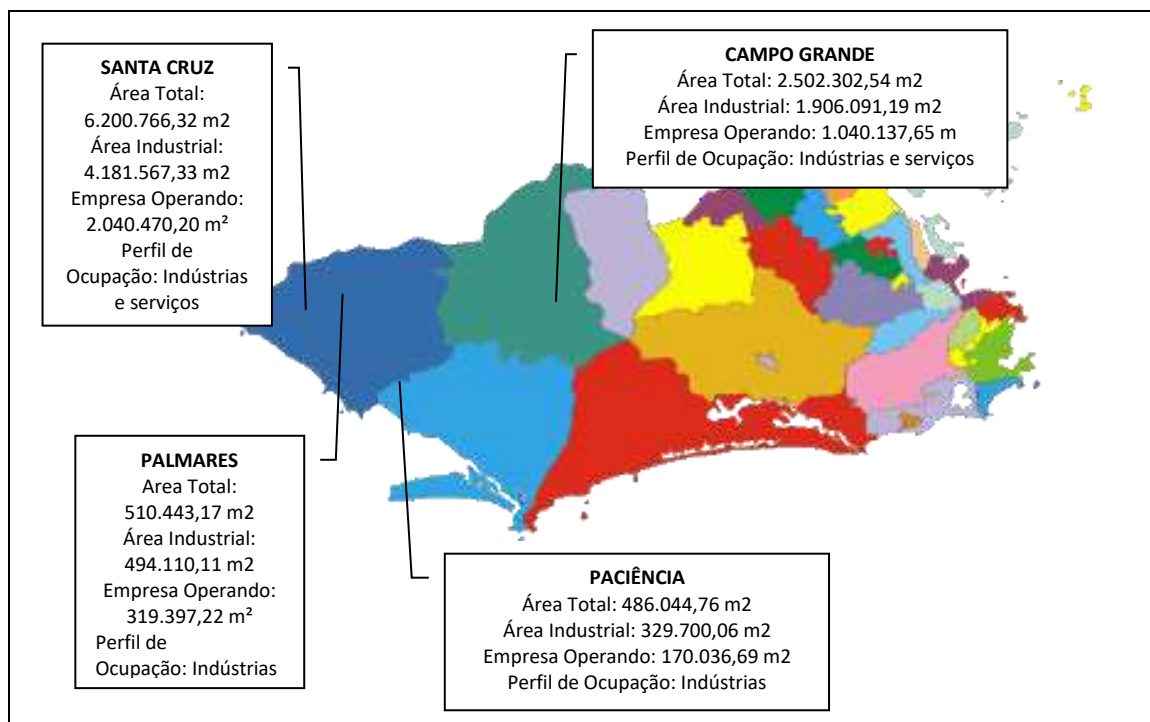
⁶³ “O Distrito Industrial de Paciência foi criado para realocar grandes empresas instaladas em áreas próximas ao centro urbano. No entanto, a demanda por áreas menores fez surgir um complexo de empresas de médio e de pequeno porte” (COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. **Paciência**. Rio de Janeiro, [2018?]. Disponível em: Disponível em: <http://www.codin.proderj.rj.gov.br/>. Acesso em: 21 abr. 2021).

⁶⁴ “O Distrito Industrial de Palmares visou à realocação de grandes empresas, instaladas próximas ao centro urbano e a demanda por áreas menores, alterou o projeto inicial para atender empresas de médio e de pequeno porte” (COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. **Palmares**. Rio de Janeiro, [2018?]. Disponível em: Disponível em: <http://www.codin.proderj.rj.gov.br/>. Acesso em: 21 abr. 2021).

⁶⁵ “Planejado, inicialmente, para abrigar empresas dos ramos metalúrgico e siderúrgico, o Distrito Industrial de Santa Cruz conta hoje com 16 empresas em operação e 6 em implantação” (COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. **Santa Cruz**. Rio de Janeiro, [2018?]. Disponível em: <http://www.codin.proderj.rj.gov.br/>. Acesso em: 21 abr. 2021).

⁶⁶ Os demais distritos industriais do Estado do Rio de Janeiro são: Campos dos Goytacazes; Duque de Caxias; Macaé; Queimados; São João da Barra e Três Rios (COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. **Distritos industriais**. Rio de Janeiro, [2018?]. Disponível em: Disponível em: <http://www.codin.proderj.rj.gov.br/>. Acesso em: 21 abr. 2021).

Figura 18 - Mapa dos Distritos Industriais da Cidade do Rio de Janeiro



Fonte: Companhia de Desenvolvimento Industrial do Estado do Rio de Janeiro.

O que podemos perceber do mapa acima é que a cidade do Rio de Janeiro não perdeu seu perfil industrial, mas apenas deslocou suas indústrias das áreas centrais da cidade. Segundo Oliveira (1991, p. 91), a área urbana sempre foi vista como *locus* do poder, como área privilegiada da luta de classes, como lugar de representação das relações de produção e reprodução, como motor das transformações sociais. E para o poder público, para atender às demandas externas de mercado era necessário esvaziar o centro urbano.

Na atualidade, em relação à questão industrial, o moderno e o progresso estão associados à tecnologia de ponta, desenvolvida nos distritos industriais. O significado de indústria hoje está bem distante daquele da *belle époque*, na qual as técnicas de produção da época eram o baluarte da modernidade e do progresso (OLIVEIRA, 1991, p. 92). E essa mentalidade vai refletir na preservação do patrimônio industrial carioca.

Considerada obsoleta, toda a estrutura e infraestrutura industrial, que atendeu ao desenvolvimento industrial do final do século XIX até meados do século XX no Rio de Janeiro, sendo algumas delas já demolidas, terão dificuldades de se manter no cenário urbano da cidade, sempre ameaçadas frente às intervenções urbanísticas. E

isso se percebe diante das diversas mobilizações por parte da sociedade civil, que se organizou em prol da preservação dessas edificações que fazem parte da memória industrial carioca. Uma das soluções apresentadas foi oferecer a esses edifícios novos usos, tema que trataremos mais detalhadamente no capítulo quatro.

O que podemos entender dos planos e das reformas urbanas implantadas no Rio de Janeiro e como eles interferiram na imagem da cidade e na forma como são preservados os remanescentes industriais, é que essas ações têm sempre dois lados: o positivo e o negativo. O lado positivo das primeiras intervenções urbanas representava um esforço de modernização e saneamento da cidade, melhorando conseqüentemente seu aspecto. O lado negativo foi o caráter autoritário, conservador, excludente e destruidor, que em nome da higiene e do embelezamento da cidade, provocou uma forte exclusão social e uma tentativa de apagamento de suas tradições. Diversos objetivos estavam envolvidos nesses discursos: oferecer à capital uma aparência cosmopolita; eliminar da cidade a mancha da escravidão e, para isso, expulsar de suas localidades a população da região, que era formada na sua maioria por pobres, pretos e imigrantes que ocupavam os cortiços, que eram as habitações populares da época. E assim, “intensificar a economia e os negócios com os mercados internacionais” (RODRIGUES; MELLO, 2015, p.22). E isso se repete nos planos posteriores.

Ao comparar, por exemplo, o Plano Agache com o Plano *Doxiadis*, observamos que não há muita diferença entre a política de segregação do primeiro e a estratificação social do segundo (PIRES, 2010, p. 7). O zoneamento da cidade foi outra forma de exclusão, mantendo as camadas mais pobres longe do centro financeiro da cidade e criando uma outra área, na zona sul, de habitações mais abastadas. Esse zoneamento, segundo Saboya (2008, p. 6), camuflava os reais interesses das classes dominantes, de proteger o valor de suas propriedades fundiárias e garantir maiores lucros através da produção imobiliária do que propriamente a função social ou redistribuição de renda, conduzindo, assim, o desenvolvimento urbano na direção de seus interesses.

A criação dos distritos industriais, na década de 1970, reflete bem dois aspectos: primeiro a necessidade cada vez maior de esvaziamento populacional de baixa renda da área central e zona sul da cidade, que receberam as maiores intervenções urbanas, e segundo, manter a característica industrial do Rio de Janeiro, atraindo para a zona oeste, local destinado para esses parques, as mais variadas indústrias de ponta.

Não cabe aqui, após a exposição dos planos e reformas implantados na cidade do Rio de Janeiro ao longo dos anos, avaliar se eles foram eficientes ou não. Mas o que

percebemos é que esses planos foram criados dentro de uma conjuntura de cada momento. A conveniência de sua concepção dependerá sempre dos cenários de disputas políticas existentes e de seus protagonistas, assim como, da ideologia dominante, da situação econômica e do nível de mobilização da sociedade civil, dentre outros aspectos.

Na atualidade, o Rio de Janeiro é uma das cidades mais conhecidas mundialmente, pela sua paisagem, pela sua cultura, pelos megaeventos que sedia, e que ao mesmo tempo ainda mantém seu perfil industrial. Segundo o Confederação Nacional da Indústria (CNI), o Estado do Rio de Janeiro possui o segundo maior parque industrial do país e sedia o maior parque tecnológico nacional, sendo o segundo maior PIB do Brasil. Logo, podemos concluir que a capital do Estado do Rio de Janeiro, além de ser considerada ainda na atualidade “Cidade Maravilhosa” e ter o primeiro título de “Patrimônio Mundial Natural e Cultural” pela Unesco, ainda mantém seu perfil industrial.

CAPÍTULO II

O PATRIMÔNIO CULTURAL E SUAS MÚLTIPLAS FACES: a origem do patrimônio industrial

2 - O PATRIMÔNIO CULTURAL E SUAS MÚLTIPLAS FACES: a origem do patrimônio industrial

Neste capítulo abordaremos a conceituação de patrimônio cultural e de patrimônio industrial, enfatizando como se configura essa segunda categoria de patrimônio nos tempos atuais. Para desenvolvermos melhor essas ideias, subdividimos este capítulo em três partes: na primeira parte, trataremos das múltiplas faces que ao longo dos anos o termo patrimônio cultural veio adquirindo, com ênfase na categoria patrimônio industrial, tema de interesse para o desenvolvimento desta tese. Na segunda parte, abordaremos a questão da patrimonialização na visão de autores como Regina Abreu (2015), a partir de uma perspectiva geral desse conceito; a visão contemporânea de Jean Davallon (2018), e as observações de Cécile Tardy e Vera Dodebei (2015) quanto à patrimonialização dos novos patrimônios. Nosso objetivo é investigar como essas teorias serviram de base para analisarmos a patrimonialização de remanescentes industriais na cidade do Rio de Janeiro. Na terceira e última parte, abordaremos o contexto histórico e social, a partir das alterações nos modelos de produção, que culminou com o surgimento do patrimônio industrial, e como isso se refletiu no Brasil. Traçaremos um breve panorama dos fatores que marcaram essa mudança de paradigma na forma de produção e das questões econômicas e sociais que envolveram os processos de desindustrialização, especialmente como esses fatores devem ser valorizados na preservação do patrimônio industrial. Desta forma, abordaremos como se configura o patrimônio industrial na atualidade, analisando e desmembrando a definição apresentada na Carta de Nizhny Tagil, em 2003, e, buscando sua complementaridade na Carta de Sevilha, elaborada em 2018, sem deixar de considerar, entretanto, que sua definição, ainda hoje, suscita dúvidas.

2.1. A Evolução do Termo Patrimônio Cultural

A compreensão do termo patrimônio cultural que conhecemos hoje, como conjunto de bens culturais, surgiu na França, tendo como marco histórico a Revolução Francesa (1789), quando se atribuiu aos monumentos e aos objetos da nobreza, conotação de valor histórico e artístico. Assim, esses bens culturais passaram a fazer parte do patrimônio nacional francês. Nesse sentido, o termo patrimônio está fortemente associado ao bem tangível. E essa noção de patrimônio vai perdurar por longos anos, se apropriando da compreensão europeia sobre o termo (FONSECA, 2005, p. 62).

As diversas guerras ocorridas ao longo dos séculos, principalmente a partir da segunda metade do século XIX, geraram diversas convenções⁶⁷ que, além de buscar a paz entre as nações e a proteção da sociedade civil e das instituições, trouxe também preocupação diante da destruição de monumentos históricos e das diversas pilhagens e roubos de obras de arte. Contudo, somente na Convenção de Haia de 1954, para a “Proteção dos Bens Culturais em Caso de Conflito Armado”, assinada e ratificada pelo Brasil em 1958 (BRASIL, 1958), apareceu uma definição mais clara e concisa do termo bem cultural (GUEDES, 2018, p. 4). Esses bens, até então, eram tratados com a expressão de “propriedade particular” e “propriedade do Estado”, sem maiores especificações. Para essa Convenção foram considerados bens culturais, independente da origem de seu proprietário, os seguintes artefatos:

Os bens móveis ou imóveis, que tenham uma grande importância para o patrimônio cultural dos povos, tais como os monumentos de arquitetura, de arte, ou de história, religiosos ou seculares, os lugares que oferecem interesse arqueológico, os grupos de edificações que, em vista de seu conjunto, apresentem um elevado interesse histórico ou artístico, as obras de arte, manuscritos, livros e outros objetos de interesse histórico, artístico ou arqueológico, bem como as coleções científicas e as coleções importantes de livros, de arquivos, ou reproduções dos bens acima definidos; os edifícios cuja finalidade principal e real seja a conservação e expor os bens culturais móveis, **[citados acima]** tais como os museus, as grandes bibliotecas, os depósitos de arquivos, bem como os abrigos destinados a proteger, em caso de conflito armado, os bens culturais móveis [...]; os centros que contenham um número considerável de bens culturais [...] os quais serão denominados ‘centros que contêm monumentos’ ” (BRASIL, 1958, p. 2, grifo nosso).

A preocupação das convenções, declarações e protocolos internacionais e posteriormente nacionais, em relação aos bens culturais, estava inicialmente atrelada, como exemplificado na citação acima, ao patrimônio material, seja ele móvel ou imóvel, que vinha sendo espoliado em sucessivas guerras. Essa prática era, até então permitida, como direito de vitória, advindo de tempos antigos e reforçado na Idade Média (século X a XII), com as “Cruzadas”, com a benevolência da Igreja Católica e a promessa de redenção dos pecados, o que intensificava a pilhagem de objetos (SOARES, 2018,

⁶⁷ “Na verdade, desde o século XVIII já existiam tratados de proteção de monumentos históricos e religiosos em conflitos de guerra. Contudo, foi no século XIX, que essas iniciativas foram mais incisivas como a Declaração de Bruxelas (1874), que estipulou que todo confisco ou destruição ou dano intencional a monumentos históricos, obras de arte e ciência serão submetidos a procedimentos legais; Convenção de Haia (1899), que revisou a Declaração de Bruxelas e estabeleceu os princípios de imunidade dos bens culturais (nunca ratificada); Convenção de Haia de 1907, revisão da Convenção de Haia de 1899; Pacto de Röerich (1935), formulou a ideia que os bens culturais devem ser respeitados e protegidos em tempos de guerra e de paz, dentre outras” (FIANKAN-BOKONGA, Catherine. Uma resolução histórica para proteger o patrimônio cultural. *Correio da Unesco*. Paris: Unesco n. 3, out./dez., p. 7-8, 2017. Disponível em: https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000259765_por. Acesso em: 11 ago. 2021).

p. 150). Esse cenário começou a ser alterado, como já vimos, na segunda metade do século XIX, quando essas ações vão se tornando, gradativamente, práticas negativas, devido aos acordos entre as nações. E durante muito tempo, apenas a materialidade do patrimônio foi considerada.

No Brasil, o patrimônio cultural surgiu com a chancela de patrimônio histórico e artístico nacional, muito associado à noção de identidade e nação. A preocupação em salvaguardar os vestígios do passado dessa nação surgiu nos primórdios da República e se concretizou com o envolvimento do Estado, por volta da década de 1920, fortemente influenciado pelo grupo modernista (Movimento Modernista), que se sobressaiu ao grupo neocolonial⁶⁸. Esse, além de se constituir em movimento transformador artístico e crítico da linguagem acadêmica, ainda serviu de alerta para o abandono das cidades históricas brasileiras e da destruição dos monumentos nacionais, que culminou em 1937, com a primeira legislação brasileira de proteção desse tipo de patrimônio histórico, artístico e nacional (BRASIL, 1937a, p. 1). Entendidos esses bens patrimoniais, expressos no referido documento, como aqueles associados a fatos memoráveis da história do país e de excepcional valor, e que foram gerenciados com o intuito de materializar a nação (TAMASO, 2012, p. 29).

A partir da criação do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), estipulado no artigo 46, da “Lei nº 378, de 13 de janeiro de 1937” (BRASIL, 1937b) e da sua organização pelo “Decreto-lei nº 25, de 30 de novembro de 1937”, surge, segundo Guarnieri (2009, p. 120), uma ideia de patrimônio associada ao que era preservado e valorizado apenas por uma pequena parcela da sociedade, sem criar vínculos na consciência popular. Para a autora, o bem se preserva quando ele se constitui em valor social, derivado de uma consciência, como condição absoluta de ser e de existir. Nesse sentido, um bem só adquirir status de patrimônio cultural, quando ele passa a ser valorado. Desse período até a atualidade, muito se agregou à noção de patrimônio cultural.

Na realidade, desde o século XIX, várias nuances vêm sendo agregadas ao contexto do patrimônio cultural (LIMA, 2012, p. 35). E cada vez mais o termo patrimônio vem sendo apropriado pelas diversas áreas do conhecimento, que através de sua produção teórica e prática formularam “limites de proteção, estabelecendo suas áreas

⁶⁸ O grupo neocolonial tinha como perfil a descoberta e a valorização da tradição colonial portuguesa. Para esse grupo, valorizar a cópia era evocar o passado; já os modernos queriam reler o colonial, não admitiam cópias evocativas. Valorizavam o espírito racional e as soluções funcionais (OLIVEIRA, 2008, p. 116).

de atuação” (LIMA, 2012, p. 35). Essas apropriações são percebidas quando surgem categorias de patrimônio como: patrimônio geológico para as Geociências; patrimônio digital, para a Ciência da Computação; patrimônio genético, para as Ciências Biológicas e inúmeras outras categorias de patrimônio criadas por outras áreas do conhecimento.

Na década de 1970, Hugues de Varine-Bohan (1975) já compreendia que a noção de patrimônio cultural deveria atingir uma gama maior de elementos, que englobasse não só os bens de natureza material do passado, mas também o imaterial. Esses bens seriam categorizados entre os elementos da natureza (meio ambiente), além daqueles referentes às técnicas, ao saber, ao saber-fazer e aos artefatos, resultado do meio ambiente e do saber-fazer (produção humana), uma vez que o homem é produto desse meio.

Ainda na década de 1970, precisamente em 1979, Aloísio Magalhães, diretor do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) atualizou o conceito de patrimônio cultural, incluindo aqueles bens que estavam fora do escopo do Instituto na escala de valores, determinados nos primórdios de sua criação. Assim, Aloísio, trouxe para dentro da estrutura administrativa do IPHAN, o Centro Nacional de Referência Cultural (CNRC)⁶⁹, na tentativa de valorizar as manifestações culturais mais recentes e da cultura popular (FONSECA, 2005, p. 143).

Os elementos apontados por Varine (1975) e identificados por Fonseca (2005), nas ações de Aloísio Magalhães na década de 1970, são reforçados na Constituição Federal Brasileira, de 1988 (BRASIL, 2019), que compreende o patrimônio cultural como o conjunto de bens de natureza material e imaterial, analisados individualmente ou em conjunto, que são portadores de referência à identidade, à ação, e à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, dando à noção de patrimônio um caráter mais amplo.

Esse alargamento do conceito de patrimônio cultural, associado aos acontecimentos políticos, econômicos, culturais e sociais das últimas décadas do século XX, culminaram com os chamados “Novos Patrimônios”, ou seja, patrimônios emergentes da sociedade (TARDY; DODEBEI, 2015, p. 10). Ainda nessa década

⁶⁹ “O objetivo do CNRC era traçar um sistema referencial básico a ser empregado na descrição e análise da dinâmica cultural brasileira. Como resultado da inclusão do CNRC ao IPHAN, nova estrutura foi criada: um órgão normativo – a Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN) e um órgão executivo – a Fundação Pró-Memória (FNpM) (FONSECA, Maria Cecília Londres. **O Patrimônio em processo**: trajetória da política federal de preservação no Brasil. 2. ed. rev. ampl. Rio de Janeiro: Editora UFRJ: MinC: Iphan, 2005, p. 154).

(1970), surgem os primeiros movimentos em defesa do patrimônio industrial, assunto que retomaremos mais adiante.

Em razão desses desdobramentos, nos deparamos com uma gama variada de patrimônios culturais, recentemente apresentados no “Dicionário Temático de Patrimônio: debates contemporâneos” (2020), que soma aos já conhecidos patrimônio arquitetônico e histórico, outros como: patrimônio religioso (TIRAPELI, p. 79); patrimônio rural (FERRÃO, p. 83); patrimônio de Ciência e Tecnologia (GRANATO, p. 139); patrimônio ferroviário (OLIVEIRA, p. 211); patrimônio funerário (CASTRO, p. 145); patrimônio da ditadura (NEVES, p. 155); patrimônio audiovisual (MACIEL, p. 135); patrimônio industrial (RUFINONI, p. 233), dentre inúmeras outras categorias de patrimônio cultural. Essa publicação reforça a ideia de que a noção de patrimônio é dinâmica, multifacetada e acompanha as alterações na sociedade.

Quanto ao patrimônio industrial, citado no Dicionário e objeto de estudo desta tese, esse foi por muitos anos privilegiado nos países ocidentais, sendo considerado, na maioria das vezes, apenas em sua materialidade (edificação). Essa abordagem pode ser explicada, por se ter priorizado, por muitas décadas, no território nacional preponderantemente, “aquele patrimônio excepcional”, surgido nos primórdios do IPHAN, no qual se valorizavam estilos arquitetônicos, segundo critérios estipulados pela história oficial da arquitetura tradicional, formado por imóveis que não representavam as intenções reveladas nos novos discursos (MOTTA, 2000, p. 131). Essa preferência também ocorreu muito em face dos cargos de direção, do órgão citado, serem ocupados majoritariamente por arquitetos e esses serem predominantes em seus quadros efetivos, apesar de na atualidade já haver uma significativa mudança na diversidade de formação de sua equipe técnica (IPHAN, 2021, p.1).

O surgimento de novos termos relacionados ao patrimônio cultural, além de ter a contribuição de algumas áreas do conhecimento, como já vimos, é também, em alguns casos, uma disputa de poder. Abordaremos esse ponto mais adiante. Isso se percebe a partir da instauração de legislação própria para o patrimônio imaterial e do estabelecimento de dois departamentos no órgão responsável para tratar desses bens, na esfera federal. A referida legislação que estabeleceu o registro para o patrimônio imaterial, através do “Decreto nº 3.551, de 4 de agosto de 2000” (BRASIL, 2000), reforça que a imaterialidade é algo inerente ao patrimônio material, quando define logo no seu 1º art., que “os bens culturais de natureza imaterial constituem o patrimônio cultural brasileiro”. Questão já identificada na Constituição Federal Brasileira de 1988.

Nesse sentido, cabem algumas indagações referentes ao patrimônio imaterial. Se a natureza material e imaterial de um patrimônio é algo indissociável, como reforçado nas legislações citadas, estabelecer uma distinção entre ambos, não acabaria por enfraquecer a conceituação de patrimônio cultural, principalmente quando se institucionaliza essa separação? Mesmo que seja com o objetivo de demonstrar o contexto da criação do patrimônio material, “a proteção do fazer cultural deve ser considerada como um ato de preservação dos produtos e do ambiente no qual este fazer se produz, e não como outra categoria de patrimônio” (TARDY; DODEBEI, 2015, p. 41). A disputa de poder que já mencionamos, se torna clara, quando o IPHAN constitui departamentos e equipes diferenciados, e provavelmente com verbas distintas, para tratar do mesmo patrimônio cultural, abrindo campos de estudos distintos que, na verdade, deveriam ser convergentes.

Com base nesse desmembramento, patrimônio material (Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização (DEPAM) e patrimônio imaterial (Departamento do Patrimônio Imaterial (DPI), se coloca em evidência essa disputa e estabelecem-se divisões entre profissionais num embate pela “hegemonia de suas falas, que naturalizam posições e lugares ocupados e legitimam nichos de mercado” (CHUVA, 2012, p. 68). A partir disso, entram em cena assuntos associados às ciências sociais, como cultura popular, cultura indígena, cultura afro-brasileira, temas já discutidos no “Centro Nacional de Referência Cultural”, que passam, a partir desse momento, a ser avaliados sob a perspectiva da patrimonialização. Essas iniciativas acabam tentando suprir, de certa forma, as críticas que o IPHAN sempre recebeu por privilegiar os bens de “pedra e cal”.

Apesar da natureza material e imaterial serem indissociáveis, a intangibilidade do patrimônio industrial apresentada para a sociedade contemporânea era, ou ainda é, pouco perceptível. Mas o que realmente configura a imaterialidade do patrimônio industrial? Para essa reflexão, tomaremos algumas definições de patrimônio imaterial estabelecidas pela Constituição Federal Brasileira - CF/88 (BRASIL, 2019) e pela Unesco (UNESCO, 2006).

Como já mencionamos a CF/88, retomaremos, através de um brevíssimo resumo, o que esta define como patrimônio imaterial. São bens vinculados às práticas e às competências que se manifestam na vida social através dos modos de fazer, dos saberes, dos ofícios, das celebrações, das formas de expressão, dos lugares que estão nas práticas culturais de uma coletividade e que sejam referências dos variados grupos que constituem a sociedade brasileira (BRASIL, 2019, p. 170).

Para a Unesco, a definição de patrimônio imaterial, estipulada na “Convenção para a Salvaguarda do Patrimônio Imaterial”⁷⁰, estipula que esses bens são transmitidos entre gerações, sempre recriados pela sua comunidade e grupos em função de sua localidade (ambiente), de sua relação com a natureza e sua história, criando um sentimento de identidade e continuidade, colaborando para a promoção do respeito à diversidade cultural e à atividade criativa do grupo. (UNESCO, 2006, p. 4).

Analisando as definições acima, podemos perceber que esses bens de natureza imaterial estão muito ligados às tradições populares e essa percepção se reforça, quando observamos as características dos patrimônios imateriais que vêm sendo patrimonializados, no Brasil. No sítio oficial do IPHAN, foi contabilizado um quantitativo de 141 bens dessa natureza, sendo 9 para o Rio de Janeiro, registrados no “Inventário Nacional de Referências Culturais” (INRC). Esses estão associados as festividades religiosas e lugares onde se desenvolvem tradições populares, como por exemplo, a “Festa do Divino Maranhense”, no município de Nova Iguaçu e a “Feira de São Cristóvão” (tradições nordestinas), na zona norte da cidade.

Dentre esse universo de saberes, ofícios, celebrações, formas de expressão e lugares, onde residiria, segundo as definições apresentadas, a imaterialidade do patrimônio industrial? Diante do exposto, em lugar nenhum, se consideramos os critérios estabelecidos pela legislação citada. Para que se configure patrimônio imaterial, deve haver uma identificação da coletividade com o objeto a ser patrimonializado, transmitido de geração para geração.

Em períodos remotos, essa transmissão dos ofícios e dos saberes, entre pais e filhos ou entre os membros de uma coletividade na área fabril, como os mestres e os aprendizes, por exemplo, poderia até ser uma realidade, mas considerando que os remanescentes industriais se constituem, na atualidade, de instalações que abandonaram antigos métodos e técnicas de fabricação, esse legado não tem consistência, pois não traz nos tempos atuais sustentabilidade para esse grupo, no caso os trabalhadores. Assim, a abordagem do patrimônio imaterial não é suficiente para não se registrar, mesmo que por outros critérios, as atividades da classe trabalhadora, que contribuíram para o desenvolvimento econômico da cidade, principalmente daquelas instalações que ainda se encontram no cenário urbano da cidade do Rio de Janeiro. Conhecer o passado nos ajuda a compreender melhor o presente. Principalmente o

⁷⁰ Aprovada, na 32ª sessão da Conferência Geral da UNESCO, no dia 17 de outubro de 2003, em Paris. Ratificada pelo Brasil, em março de 2006.

desenvolvimento de novas tecnologias aplicadas à indústria. A grande questão passa a ser: como patrimonializar os remanescentes das atividades fabris e industriais, se as características industriais que lhes conferem especificidades não passam pelo processo de valorização dos órgãos responsáveis por essas ações? Retomaremos essa discussão mais adiante.

Diante do exposto, vemos na atualidade, que a edificação industrial serve apenas de suporte material (edificação) para atender a outras atividades, e os vestígios da passagem humana pela instalação são apagados, por ser provavelmente de interesse de quem os preserva. E a intangibilidade, tão inerente ao patrimônio material, acaba ficando em segundo plano. No capítulo 4 desta tese, abordaremos mais detalhadamente os motivos do apagamento das memórias coletivas, quando trataremos especificamente sobre as novas funções adquiridas pelas instalações industriais e correlatas na cidade do Rio de Janeiro.

Essa ampliação do conceito de patrimônio cultural, denominada de “novos patrimônios”, de certa forma, ainda hoje está muito arraigada à noção de perda ou de desaparecimento, ideias defendidas por Gonçalves (1996, p. 28) e Desvallées e Mairesse (2011, p. 421). O pensamento desses autores pode ser utilizado em relação ao processo de valorização de instalações industriais na Inglaterra do pós-guerra (1939-1945), berço do que conhecemos, na atualidade, como patrimônio industrial, e posteriormente difundido para outros países, diante da ameaça de se perder parte importante das edificações associadas ao processo industrial. No entanto, mais recentemente, diante das novas demandas da sociedade na busca por maiores direitos - direito à igualdade, direito ao respeito, direito de se expressar e ser ouvido -, a noção de novos patrimônios passou a estar mais vinculada às ideias de representatividade pois, como já vimos, a noção de patrimônio cultural está muito associada às conquistas do gênero humano e, conseqüentemente, às transformações na sociedade. Dessa forma, os diferentes grupos sociais querem ter seu patrimônio, ou seja, aquilo que os representa, valorizado e respeitado.

O “Dicionário Temático de Patrimônio: debates contemporâneos” (2020) também trouxe uma sinalização importante referente aos novos termos. A demanda social do

século XXI, frente às diversas manifestações observadas na mídia nos últimos tempos⁷¹, é por respeito e igualdade. E isso se torna mais claro, quando nos deparamos com uma publicação sobre patrimônio cultural que traz como verbetes, patrimônios de grupos sociais que reivindicam maior representatividade, como: patrimônio afro-brasileiro (ABREU; MONTEIRO, p. 241); patrimônio indígena (CAPIBERIBE, p. 229); patrimônio da migração e imigração (COELHO; SOSSAI, p. 159) e patrimônio LGBT (WICHERS; BOITA, p. 151). Abre-se, também, a discussão sobre o papel da mulher na preservação do patrimônio cultural, através do verbete “Mulheres e patrimônio” (RUBINO; FONTENELE, p. 131).

Uma observação interessante em relação à essa dinâmica do patrimônio cultural trata exatamente dessa representatividade, tão propagada na atualidade, que se refere ao patrimônio LGBT⁷², abordado no referido Dicionário por Camila Wichers e Tony Boita (2020). Recentemente houve mais uma alteração na sigla acima citada, incluindo outros grupos, que não se achavam representados. Com isso, a nova sigla passou a ser LGBTQIA+⁷³ e, provavelmente, ainda podem acontecer outras alterações, conforme outros grupos forem se identificando com esse movimento e o debate sobre o tema for se ampliando.

Como vimos, o surgimento dos novos patrimônios está diretamente associado às diversas demandas da sociedade e, dentre elas, na atualidade, a busca de grupos sociais por maior representatividade, face a vários fatores, como os anos de repressão, seja pela escravização, pela ditadura, pelo machismo, dentre outros meios de repressão, coação e autoritarismo. Esses grupos sociais passaram a “desejar

⁷¹ O movimento “Black Lives Matter” (vidas negras importam), contra o racismo e a violência policial, nos EUA a partir do assassinato de George Floyd, um afro-americano, durante uma detenção policial em Minneapolis (EUA), quando um policial pressionou o joelho contra o seu pescoço durante quase 9 minutos, em 25 de maio de 2020, que resultou em uma onda de protestos, com manifestações nos EUA e no resto do Mundo. Como consequência, desses protestos antirracismo, ativistas organizaram-se e promoveram ataques a estátuas de traficantes de escravos e de figuras da era colonial, que agora são consideradas ofensivas à causa, como a derrubada da estátua de Edward Colston, um comerciante de escravos do século XVII, em Bristol. No Brasil, recentemente foi incendiada a estátua do bandeirante Borga Gato, em São Paulo, em 24 de julho de 2021. Personagem que atuou ativamente na “caça” e escravidão de índios e negros. Diante do acontecido, o patrimônio de São Paulo, quer abrir discussão popular, para debater o assunto, dentre outros movimentos.

⁷² Lésbicas, gays, bissexuais e transsexuais.

⁷³ Além das iniciais já existentes, foram acrescentadas: Q (Queer), termo anteriormente pejorativo, utilizado pelas pessoas que não se veem representadas no binômio feminino/masculino, podendo apresentar características normalmente associadas a ambos ou a nenhum; I (Intersexo), pessoas com características sexuais biológicas não associadas tradicionalmente e/ou exclusivamente a corpos femininos ou masculinos; A (Assexual), pessoas que não sentem interesse sexual; +, esse símbolo matemático de adição, acrescentado no final da sigla, serve para incluir tudo o que não é representado por nenhuma das letras especificamente, abrangendo a pluralidade de orientações sexuais e variações de gênero (LOPES, Marina Martini. O que significa a sigla LGBTQIA+? **Hora de Santa Catarina**, Santa Catarina, 30 jun. 2021. Disponível em: <https://www.nsctotal.com.br/noticias/o-que-significa-lgbtqia>. Acesso em: 1 ago. 2021).

transformar suas histórias, seus monumentos, suas manifestações culturais em patrimônio” (TAMASO, 2012, p. 24) que os representem e os legitimem e que, de certa forma, estejam ameaçados. O entendimento dessas histórias, monumentos e manifestações culturais como patrimônio sinalizariam a sua importância. Desta forma, esses grupos passam a ser parte desses novos patrimônios. Segundo Lowenthal:

Para entender a clientela ampliada e diversificada, o patrimônio, antes da elite, dos bens materiais, de um passado remoto, dos monumentos e dos grandes heróis, passa agora a ser também aquele das classes populares, de tempos mais recentes, da arquitetura vernacular e da cultura intangível, das várias etnias (LOWENTHAL, 1998, p. 14).

Em relação ao patrimônio industrial, essa representatividade de grupos sociais até então preteridos, como abordado na citação anterior, ganhou mais força através dos já mencionados estudos acadêmicos. Questões relacionadas à salvaguarda das memórias dos grupos sociais relacionados ao trabalho, através dos registros e relatos dos trabalhadores, estão cada vez mais em pauta. Não só pelas violações dos direitos trabalhistas, reconhecidos nos últimos tempos⁷⁴, mas também em função das memórias daqueles que contribuíram com o seu trabalho para o desenvolvimento industrial do país e, em especial, da cidade do Rio de Janeiro. Logicamente que a materialidade do patrimônio industrial continua sendo estudada, mesmo porque, como mencionamos, ao tratar do patrimônio imaterial, esses estudos se complementam e contribuem mais para os estudos do patrimônio industrial material se realizados em conjunto. Contudo, nos últimos tempos, a ênfase, até mesmo pelas já mencionadas demandas atuais da sociedade mundial e brasileira, e em especial da carioca, não é mais estritamente pela preservação das edificações.

O movimento na busca por maior representatividade desses grupos sociais, traz relatos dos próprios trabalhadores ou informações coletadas através de documentação. Isso coloca em prática algo já visto mundo afora, onde grupos sociais não querem mais ter suas falas abafadas ou representadas por outrem. Estudos coordenados, por exemplo, pelo professor Paulo Fontes, do Laboratório de Estudos de História dos

⁷⁴ Recentemente, foi aprovado (10/08/2021), na Câmara dos Deputados, o texto base da Medida Provisória (MP) 1045/21, que permite a contratação de jovens sem vínculo trabalhista (férias, FGTS e 13º salário) e redução do valor das horas extras de algumas categorias do segundo setor e suspensão de contratos de trabalho. A MP 1045/21 ainda poderá ser alterada (PIOVISAN, Eduardo. Deputados aprovam texto-base de MP sobre suspensão de contratos de trabalho. **Câmara dos Deputados**, Brasília, DF, 10 ago. 2021. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/noticias/792281-deputados-aprovam-texto-base-de-mp-sobre-suspensao-de-contratos-de-trabalho>. Acesso em: 12 ago. 2021).

Mundos do Trabalho (LEHMT)⁷⁵ do Instituto de História da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), vem colaborando com grupos de trabalho interessados no debate e na pesquisa relacionados à história social do trabalho e dos movimentos sociais. Em perspectiva interdisciplinar, esses estudos, contribuem para melhor compreensão das inter-relações que envolvem o patrimônio industrial. Eventos como o “3º Simpósio Internacional Brasil, da Ditadura à Democracia: novos estudos, novas perspectivas” (2017), realizado na PUC-Rio; o minicurso “Trabalhadoras e trabalhadores na história do Brasil” (2017), voltado para estudantes do ensino médio; o “II Seminário Internacional do Mundo do Trabalho” (2012), realizado na Fundação Getúlio Vargas (FGV) e o “I Seminário Internacional Mundos do Trabalho e Ditaduras no Cone Sul” (2015), realizado também na FGV contribuem ainda mais com esse cenário. Os pesquisadores do Laboratório também colaboram com publicações como: “História oral e historiografia: questões sensíveis”, organizada por Ângela de Castro Gomes (2020); “História do trabalho: entre debates, caminhos e encruzilhas”, organizado, por Clarice Speranza (2020) e “O Sindicato que a ditadura queria: Ministério do Trabalho no governo Castelo Branco” (1964-1967), de Heliene Nagasava (2018), dentre outros livros, além de inúmeros artigos sobre o tema. Contudo, vale lembrar que essa dinâmica advém de pesquisadores das universidades, dos institutos de pesquisa e não de grupos sociais pertencentes a essa categoria. Ainda não se percebeu uma movimentação para se constituir um “patrimônio operário” reivindicado por essa classe de trabalhadores.

Retomando a Constituição Federal Brasileira de 1988, que além da ampliação do conceito de patrimônio cultural, trouxe como ponto interessante para análise a participação da comunidade em colaboração com o poder público na proteção do patrimônio cultural brasileiro, por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento, desapropriação e outras formas de acautelamento e preservação. Esse ponto converge para as ideias de Guarnieri (2009, p. 209) e de Fonseca (2005, p. 35) que enfatizam que o patrimônio cultural é o resultado de um processo de atribuição de valores. Cabe, contudo, sempre indagar, preservação para quem? Para uma elite ou para parte de camadas e segmentos significativos da comunidade e da sociedade?

⁷⁵ Inicialmente sediado na Escola de Ciências Sociais da Fundação Getúlio Vargas (CPDOC/FGV) entre 2012 e 2017, transferido em 2018 para o Instituto de História da Universidade Federal do Rio de Janeiro, onde se encontra na atualidade. O LEHMT está cadastrado como Grupo de Pesquisa do CNPq (LABORATÓRIO de Estudos de História dos Mundos do Trabalho. *In*: LABORATÓRIO DE ESTUDOS DE HISTÓRIA DOS MUNDOS DO TRABALHO. **Apresentação**. Rio de Janeiro: Instituto de História da Universidade Federal do Rio de Janeiro, [2021]. Disponível em: <https://lehmt.org/lemt/>. Acesso em: 6 ago. 2021).

A partir das demandas da sociedade contemporânea, de grupos sociais que buscam maior representatividade e dos novos patrimônios, o trecho da CF/88, amparado nas ideias de Guarnieri (2009) e Fonseca (2005), ganha significado quando essas comunidades passam a ser os grupos portadores e herdeiros do seu próprio legado, tendo assim sua autoestima aumentada (TAMASO, 2012, p. 323). Desta forma, é possível ter a contribuição da comunidade, pois ela se sente parte desse patrimônio.

Apesar dos diversos estudos acadêmicos que mencionamos, que veem contribuindo para aproximar o patrimônio industrial do fator humano, na prática, o que se percebe no caso aqui pesquisado, é que essa valorização por parte de fração da sociedade envolvida com esses espaços ainda é muito sutil, provavelmente por ainda não se achar representada. Devemos também considerar que esses espaços de produção industrial e trabalho, em alguns casos, se mantidos, podem trazer lembranças traumáticas, de exploração, assédio, coação, repressão, além de ser possível associá-los a grandes danos ambientais e climáticos etc. Não se tem registro, até o momento, na cidade do Rio de Janeiro, de envolvimento da classe trabalhadora no reconhecimento de uma instalação industrial como patrimônio. Provavelmente por existirem outros fatores que os distanciam daquele lugar ou por não se acharem pertencentes a ele, ou ainda por não terem sido consultados. Devemos também considerar a falta de gerência dessa classe sobre esses espaços que, na maioria das vezes, são instalações industriais privadas, sobre as quais seus proprietários tinham/têm total poder de decisão. Esse pertencimento é mais notado em espaços organizados por essa classe, como os sindicatos, as associações, os clubes, os grêmios recreativos e até as vilas operárias, infraestruturas associadas à memória desses trabalhadores.

Normalmente, no Brasil, quando uma instalação industrial é desativada, parte de sua documentação ou é descartada juntamente com seu maquinário ou fica na posse de seus novos proprietários. Bom exemplo é o acervo documental da antiga “Fábrica do Gás”⁷⁶, (desativada), localizada na Avenida Presidente Vargas, no centro do Rio de Janeiro, que foi encontrado em uma feira de antiguidades, na Praça XV de Novembro, na mesma cidade. Outro exemplo é o acervo da antiga “Fábrica Brahma” (demolida), no bairro do Catumbi, que se encontra na posse da atual proprietária da marca “AMBEV”⁷⁷. Não é muito comum que diante da falência de um empreendimento industrial esse material seja remetido a algum arquivo público ou a algum museu, mesmo porque ainda

⁷⁶ Transformada em Museu do Gás, em 1985 e fechado em 1997, com a privatização da Companhia Estadual do Gás (CEG).

⁷⁷ America's Beverage Company (Companhia de Bebidas das Américas).

não foi pensado para o país, um museu da indústria nacional. Retomaremos esse assunto no capítulo 4. Nesse sentido, podemos concluir que existe um hiato entre o início e o fechamento de uma instalação industrial, pois ainda não se constituiu no Brasil uma prática de se coletar depoimentos de trabalhadores de indústrias ativas e nem de firmar acordos entre empresas industriais e instituições culturais, como museus, arquivos e bibliotecas.

Diante desses novos tempos, a noção de patrimônio cultural tornou-se cada vez mais maleável e ampla, capaz de agregar valores, visões de mundo e ações políticas nem sempre harmoniosas e coerentes entre si (CHUVA, 2012, p. 68). E é desta forma, através de concessões, negociações, disputas, vitórias e perdas, que o patrimônio industrial na cidade do Rio de Janeiro vem marcando sua presença no cenário urbano da cidade.

Os elementos destacados, ao longo desse texto, por Varine, Guarnieri, Fonseca e Chuva mais as legislações pertinentes ao patrimônio cultural são os fundamentos básicos que devem nortear a formalização do patrimônio cultural e estão presentes nas diversas categorias de patrimônio, atualizadas e expressadas no “Dicionário Temático de Patrimônio: debates contemporâneos” (2020). Devemos considerar também que nesses novos patrimônios estão os elementos comprobatórios das existências de diversos grupos sociais, nos quais residem suas identidades, suas ações, as memórias que os formam e que passam a ser identificados e valorizados pela sociedade.

Diante da variedade de patrimônios já citados, percebe-se que a ampliação do conceito de patrimônio cultural alarga-se tanto pelas mudanças na sociedade como pela forma como os indivíduos passam a olhar seu patrimônio, que acaba sendo cooptada pelas diversas áreas do conhecimento. Essas discussões demonstram como é extenso o conceito de patrimônio cultural, e como esse pode se desdobrar em relação a tipos específicos de patrimônio.

A inclusão de novos termos ao patrimônio cultural é fruto da dinâmica da nossa sociedade como repetidas vezes afirmamos, que acaba por trazer elementos de grupos sociais até então negligenciados. Esculturas, monumentos, placas em favor de personagens que nos tempos atuais são considerados “malfeitores”, à luz dos movimentos sociais atuais, podem desvendar os reais interesses dos grupos dominantes do passado, como vimos emergir no exterior e no Brasil. São marcos de um tempo passado, em que determinados grupos sociais controlavam o poder. Contudo, a História deve ser analisada em seu contexto, assim como o patrimônio cultural, e não é

com a destruição da sua materialidade que serão apagados fatos ou episódios desagradáveis.

2.2. O Conceito de Patrimonialização

De certa forma, há um consenso entre os autores da área da Museologia e do campo do Patrimônio, de que o conceito de patrimonialização se impõe pela compreensão do estatuto social daquilo que é patrimônio, associado àquilo que remete aos modos de produção, ligados à memória coletiva e individual, à identidade cultural e aos valores sociais e culturais (DESVALLÉES; MAIRESSE, 2011, p. 423), permitindo ingerências técnicas ou legais (LIMA, 2014, p. 4335). Desta forma, patrimonialização se refere ao ato que abrange a dimensão social e a necessidade de preservar, a partir de ação acautelada pelos órgãos de proteção do patrimônio cultural (LIMA, 2012, p. 34). Sendo assim, entende-se esse conceito como um processo de formalizar novo *status*, conferindo atribuições qualitativas, de natureza simbólica (LIMA, 2015, p. 4). Para compreendermos melhor esse processo de patrimonialização, principalmente em relação ao patrimônio industrial, traçaremos breve panorama sobre essas ações.

Segundo Abreu (2015), o processo de patrimonialização pode ser delimitado em três momentos: o primeiro, ao tratarmos do conceito de patrimônio cultural, valorizando uma arte nacional para a reconstrução de um passado histórico, o que se observa do final do século XIX à primeira metade do século XX. O segundo momento é marcado pela criação da Unesco, em 1946, logo após o final da Segunda Guerra Mundial, que trouxe para o âmbito da patrimonialização o conceito antropológico de cultura, que vai influenciar enormemente o surgimento dos novos patrimônios. O terceiro movimento passou a ser assinalado com a normatização das políticas de preservação com os fóruns internacionais, a partir da “Recomendação da Salvaguarda da Cultura Tradicional e Popular”⁷⁸, no final da década de 1980.

Aplicando esses três movimentos ao Brasil, constatamos que o processo de patrimonialização teve início com a criação de agência de regulamentação dos chamados patrimônios históricos nacionais. Essa agência, a partir de uma demanda de parcelas da sociedade, determinava o que seria considerado patrimônio nacional, como

⁷⁸ Organizada na 25ª Conferência Geral da Unesco, em 15 de novembro de 1989, em Paris (UNESCO). **Recomendação de Paris.** In: INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. Paris: UNESCO, 15 nov. 1989. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Recomendacao%20Paris%201989.pdf>. Acesso em: 6 ago. 2021).

forma de materializar a identidade da nação brasileira. Nesse cenário, foi criado, como já vimos, o Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), que definia políticas públicas para tratar desse patrimônio, como sendo representativo de toda a nação. Durante muitas décadas, esse pensamento prevaleceu no país, patrimonializando edificações e objetos da elite brasileira, com forte influência europeia.

A criação da Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura (Unesco), agência internacional que surgiu como forma de apaziguar os ânimos entre as nações após as duas grandes guerras, trouxe também para o campo do patrimônio um novo olhar, a partir do momento em que define como meta o respeito entre os diferentes povos e suas respectivas culturas, promovendo intercâmbios entre elas, marcando assim, uma maior aproximação entre os povos (ABREU, 2015, p. 69). Nesse sentido, a Unesco acabou se tornando uma entidade internacionalmente consagrada para legitimar o tema patrimônio. Ela define características, qualifica modalidades, referencia modelos, avalia proporções e procedimentos, dissemina diretrizes de preservação e proteção aos bens simbólicos (LIMA, 2015, p. 6), além de promover a aplicação de instrumentos normativos no âmbito cultural (UNESCO, 2013, p. 3).

Como Estado-membro da Unesco, o Brasil estipula suas diretrizes sobre o patrimônio cultural muitas vezes pautadas pelas recomendações dessa Organização. A Recomendação sobre a Salvaguarda da Cultura Tradicional e Popular (1989), que já mencionamos, é um desses exemplos. A referida Recomendação trouxe a percepção da necessidade de salvaguardar a cultura tradicional e popular através da identificação, da difusão e da conservação, “por meio de registros, inventários, suporte econômico, introdução de seu conhecimento no sistema educativo, documentação e proteção à propriedade intelectual dos grupos detentores de conhecimentos tradicionais” (ABREU, 2015, p. 73). É nesse sentido que a Unesco se aproximou do conceito antropológico de cultura, quando evidencia nos seus fundamentos que o mundo pode ser percebido e explicado através da cultura (NEPOMUCENO; ASSIS, 2008, p. 2), ou seja, a Unesco se apropriou da concepção de que os homens são seres biologicamente semelhantes e que podem marcar suas diferenças pela cultura (ABREU, 2015, p. 69). Provavelmente, esse documento influenciou o surgimento da legislação brasileira sobre o patrimônio imaterial.

As discussões sobre cultura tradicional e popular e de como elas podem ser preservadas reverberaram em outros documentos como: na Declaração Universal da

Unesco sobre a Diversidade Cultural (2001), na Declaração de Istambul (2002) e na Convenção para a Salvaguarda do Patrimônio Cultural Imaterial (2003). Nesse sentido, as culturas tradicionais e populares são vistas sob a ótica do patrimônio imaterial.

A década de 1980, foi um marco para essas discussões e trouxe outras vertentes como, por exemplo, a discussão sobre as perdas culturais produzidas pelo avanço do capitalismo. Surge a necessidade de reconhecer determinados bens como patrimônios e com base nesse sentimento de perda, afloram os novos patrimônios, como já mencionamos. Segundo Abreu:

A categoria patrimônio deixou de ser uma prerrogativa das elites, ou das agências estatais que representavam essas elites, para se entronizar no senso comum, nos mais significativos rincões do planeta. A vontade de patrimonializar cresceu e se capilarizou no tecido social. E muitas têm sido as consequências deste movimento: o patrimônio deixou de ser sinônimo de ouro, prata e bronze, coisa duradoura, para também contemplar a argila, o barro, o efêmero. Outra consequência é que os processos de patrimonialização deixaram de ser atributos de algumas falas autorizadas legitimadas no aparelho do Estado para se converterem em falas plurais tecidas em redes em que interagem diversos agentes, entre os quais se destacam, as organizações não-governamentais, os patrocinadores, os agentes estatais (ABREU, 2015, p. 72).

Com base na citação anterior podemos perceber que o surgimento dos novos patrimônios trouxe a necessidade de se ouvir outras narrativas, de universos patrimoniais até então ignorados e de grupos sociais e culturas igualmente inexplorados e que se legitimam, inicialmente, por entidades fora do aparelho estatal.

Jean Davallon (2018), ao conceituar o termo patrimonialização, faz observações muito pertinentes a esse novo cenário, principalmente quando afirma que sua formalização é ainda mais recente, que o surgimento do termo advém de cerca trinta anos. Ele enfatiza que para se concretizar esse processo, é necessário que, além dos critérios já citados, também se observe os seguintes pontos: o interesse por parte da coletividade ao qual o objeto (tangível ou intangível) faz parte, para que ele seja mantido; que haja produção de conhecimento sobre o objeto e suas origens; que o objeto declarado patrimônio seja reconhecido como tal, na esfera pública ou por um ato jurídico ou administrativo; que haja acesso ao objeto patrimonializado pela coletividade e que essa seja, de alguma forma, beneficiada com a permanência desse patrimônio; e que haja também transmissão desse patrimônio para futuras gerações. Davallon ainda nos apresenta dois critérios de patrimonialização, um institucional e outro social.

A patrimonialização institucional consiste na valorização de um bem cultural instituído por um órgão oficial, através de seus agentes. O autor, com base em outros autores, como Nathalie Heinich (2009), Jean-Michel Leniaud (1992) e André Chastel (1990) por exemplo, nos mostra como, a partir desse critério, o bem patrimonial passa a fazer parte dessa estrutura, ou seja, como o objeto entra ou não no inventário, segundo as regras estipuladas por esses agentes, a partir daquilo que é permitido ou proibido. Dessa forma, na patrimonialização institucional, quem define o valor patrimonial são os vários “atores institucionais”, não sendo mais um “patrimônio estabelecido, com qualidades intrínsecas, mas um patrimônio acadêmico e administrativo, cujo status resulta de atribuição de um certo número de valores patrimoniais, a ele atribuídos” (DAVALLON, 2018, p. 19).

Já na patrimonialização social, Davallon (2018) acredita que o processo se enquadre aos “novos patrimônios”, que ele denomina de “patrimônio etnológico”, pois abrange realidades muito diversas, tendo como base de estudo a investigação etnológica. Para ele, diante dessa variedade, o processo de patrimonialização acaba se tornando ao mesmo tempo complexo, diverso e incerto. Complexo, pois, dependendo da situação e da categoria do patrimônio, pode reunir um quantitativo de “atores” mais ou menos numerosos e diferentes; diverso, pois o universo de objetos a ser patrimonializado é muito heterogêneo e, incerto porque a patrimonialização não é garantida. É mais um processo de convencimento daqueles que identificam nas “coisas” que *a priori* não têm valor, o valor de patrimônio e tentam convencer membros do seu grupo social e entidades governamentais a reconhecer o bem cultural como de interesse. São desafios que esses grupos que identificam essas novas demandas de patrimônios precisam enfrentar. E como forma de apresentar esses objetos e ganhar o apoio da sociedade e do próprio grupo na sua valorização, Davallon (2018) propõe algumas iniciativas como a realização de exposições, que segundo o autor seriam muito mais eficientes que projetos; a produção de conhecimento para que o objeto ganhe visibilidade perante autoridade social ou pública que possa declará-lo patrimônio e que ele promova a sustentabilidade. Ainda segundo o autor:

Sem uma forte mobilização deste grupo e sem o reconhecimento de sua importância na vida social do grupo correm o risco de permanecer adormecido, e em processo de decadência. [...]. Para não reduzir o objeto à sua dimensão estética ou de curiosidade é necessário considerar o reconhecimento sobre ele e o que sabemos sobre as ligações que possam ter com outros objetos ou com o seu ambiente original, com componentes do seu ‘ser patrimonial’. [...]. Se uma das dificuldades enfrentadas pela patrimonialização é despertar o interesse e o apoio social, os atores da patrimonialização ‘social’ devem

enfrentar a dificuldade de ter seu patrimônio reconhecido por terceiros (DAVALLON, 2018, p. 21).

Uma grande questão é se esses objetos podem ser reconhecidos apenas pelo seu grupo social, como identificado na citação acima. A resposta para essa questão é bastante variável. A prática nos mostra que existe uma tendência de objetos patrimonializados por entidades oficiais terem maior durabilidade, mas isso não é uma regra. Grupos sociais podem reconhecer e manter seus patrimônios preservados, mas isso ficaria restrito apenas à sua coletividade, enquanto os reconhecidos oficialmente ganham maior visibilidade.

Para a nossa realidade, esse processo de patrimonialização institucional se deu inicialmente identificando o patrimônio de uma pequena parcela da sociedade e impondo-o como patrimônio nacional, como já vimos. Ao longo dos anos, com as movimentações sociais, políticas econômicas e culturais e discussões internacionais sobre patrimônio cultural, essa identificação do bem patrimonial passou a ser feita, também, em parceria com a sociedade, contudo, a decisão final cabia, na maioria das vezes, às entidades oficiais, o que deixou muitos patrimônios potenciais de fora.

Nos últimos anos percebemos uma mudança na forma como surgem os novos patrimônios. Nesse sentido, eles não correspondem mais àquele patrimônio herdado, atestado por conhecimento histórico, disseminado e conservado por estruturas oficiais. A partir desses novos patrimônios, já elencados no item anterior, é possível “renovar o olhar sobre todos os patrimônios [...] em vista de se refletir sobre a memória social e sobre como ela deve fazer evoluir a concepção mesma da patrimonialização” (TARDY; DODEBEI, 2015, p. 11).

Se aplicarmos os conceitos dos autores apresentados para analisarmos a patrimonialização dos remanescentes industriais na cidade do Rio de Janeiro, perceberemos que existe um hiato entre a teoria e a prática. Primeiramente, é consenso entre os autores que deve haver um interesse da coletividade em identificar e reconhecer um “objeto” para que seja elevado à categoria de patrimônio. No caso do patrimônio industrial, qual ou quais grupos formam essa coletividade a ponto de reconhecer seu valor? Os trabalhadores? Os industriais? Esses remanescentes não estariam sendo reconhecidos por terceiros, como mencionado por Davallon (2018, p. 21)?

No caso, os terceiros acabam sendo entidades não governamentais, que diante das grandes perdas já mencionadas, se mobilizaram na defesa desse patrimônio. A

forma encontrada por esse grupo de chamar a atenção para esses remanescentes tem sido através de encontros nacionais e internacionais, publicações de artigos e livros, levando esse tema a ser discutido nas academias através de dissertações e teses como o presente trabalho. Essa foi a forma encontrada de chamar a atenção das entidades oficiais para a relevância desses remanescentes. A produção de conhecimento veio através das pesquisas, principalmente nos últimos anos, em defesa dos grupos sociais ligados ao trabalho.

O que podemos perceber nos remanescentes industriais patrimonializados na cidade do Rio de Janeiro, local de análise desta pesquisa é que, independentemente das iniciativas para chamar atenção de organizações não governamentais e dos critérios de patrimonialização amplamente conhecidos, a ênfase de valorização desse patrimônio normalmente recai nas características estéticas das edificações. Como vimos no capítulo anterior, provavelmente, por estarem essas instalações associadas à falência e à decadência de processos industriais, e, muitas vezes, à exploração do trabalho humano, essas características acabam sendo abafadas ou até não mencionadas.

No Brasil, a tarefa oficial de patrimonializar cabe ao (IPHAN), existindo nos estados e municípios órgãos correlatos. No Rio de Janeiro, o órgão responsável por essa ação, no âmbito estadual, é o Instituto Estadual do Patrimônio Cultural (Inepac) e no município o Conselho Municipal de Proteção do Patrimônio Cultural do Rio de Janeiro (CMPC). Contudo, diante da dinâmica dos tempos atuais e do surgimento dos já mencionados novos patrimônios, os organismos oficiais de proteção do patrimônio cultural, responsáveis pela patrimonialização dos bens culturais, quando solicitados, tentam enquadrá-los nas suas estruturas já pré-estabelecidas minimizando, de certa forma, as características próprias desses patrimônios que são industriais, ferroviários, geológicos, afro-brasileiros, dentre inúmeros outros que existem e que ainda serão identificados.

Como base no exposto acima, cabe refletir sobre o conceito aqui apresentado de patrimonialização. Se patrimonialização é atribuição de valores e, ao mesmo tempo, traduz o estatuto social e os modos de produção ligados à memória individual e coletiva essa é sobretudo uma ação acautelada pelos órgãos oficiais de proteção do patrimônio cultural. Assim, podemos perceber pelas ações realizadas pelas entidades responsáveis por essa patrimonialização dos bens culturais, que estas só reforçam a

ideia que existe um descompasso entre teoria e prática em relação ao patrimônio industrial.

Normalmente, no Rio de Janeiro, quando as entidades oficiais (IPHAN, Inepac ou CMPC) são solicitadas a atuar ou se movimentam e atribuem valores a partir de suas interpretações, o bem em questão, passa a figurar nos livros de tomo (bens móveis ou imóveis) e nos livros de registro (bens imateriais). Se inserem nesses livros principalmente os bens de natureza material, já que as ações de inscrição ocorrem há muito mais tempo que os registros. Na esfera federal, por exemplo, existem quatro livros de tomo:

1) Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico, em função da atribuição de valores à áreas naturais ou lugares criados pelo homem e que podem estar representados em jardins, cidades ou conjuntos arquitetônicos que se destaquem por sua relação com o território onde estão implantados.

2) Histórico, em função do valor histórico, sendo formado pelo conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no Brasil e cuja conservação seja de interesse público por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil; esses bens se dividem em bens imóveis (edificações, fazendas, marcos, chafarizes, pontes, centros históricos etc.) e móveis (imagens, mobiliário, quadros, entre outros objetos).

3) Belas Artes, em função do valor artístico; aplicado às artes de caráter não utilitário.

4) Artes Aplicadas, em função de seu valor artístico, associado à função utilitária.

Assim, se percebe que a maioria dos novos patrimônios, pelas características que os representam, não se enquadram nesses critérios apresentados pelo IPHAN e, de certa forma, dos demais órgãos de proteção ao patrimônio, que acabam seguindo os mesmos parâmetros para a patrimonialização. Os bens de natureza industrial ou pelo menos as técnicas relacionadas a eles, poderiam até ser contemplados no livro de tomo das “Artes aplicadas” se no texto final que culminou com o Decreto-lei nº 25 (BRASIL, 1937a), não tivesse sido suprimido o termo “técnicas industriais” do texto original do anteprojeto de Mário de Andrade⁷⁹, assunto que abordaremos no capítulo 4.

⁷⁹ Na época, Mário de Andrade era Diretor do Departamento de Cultura da Prefeitura de São Paulo, que a pedido do Ministro da Educação e Saúde, Gustavo Capanema elaborou o anteprojeto para organizar do Serviço do Patrimônio Artístico Nacional (SPAN) (ANDRADE, Mário de. [Anteprojeto de proteção do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional]. In: PROTEÇÃO e revitalização do patrimônio cultural no Brasil: uma trajetória. Brasília, DF: SPHAN, 1980. p. 55-68. Anexo VI: anteprojeto elaborado por Mário de Andrade, a pedido do Ministro da Educação e Saúde Gustavo Capanema. Disponível em: [http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Protecao_revitalizacao_patrimonio_cultural\(1\).pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Protecao_revitalizacao_patrimonio_cultural(1).pdf). Acesso em: 3 set. 2021).

Vale lembrar que não estamos descartando os outros critérios, enaltecidos pelos demais livros de tombo como pertinentes ao patrimônio industrial, contudo, nossa observação se refere especificamente às características industriais que identificam esses patrimônios como tal e que quando não referenciadas, acabam esvaziando todo o discurso das entidades que os valorizam.

Diante da realidade brasileira, na qual os órgãos oficiais responsáveis pelo reconhecimento do patrimônio cultural, ainda resistem em reconhecer que existem patrimônios que vão além das categorias pré-estabelecidas pelas instituições, cabe às entidades não governamentais a defesa desses remanescentes, mas sem gerência sobre eles. Contudo, uma vez reconhecidos por essas entidades oficiais como bens culturais, essas edificações industriais passam pelo processo de “patrimonialização institucional” (DAVALLON, 2018) e seu *status* é alterado, como afirma Lima (2015), passando a ser considerado como patrimônio industrial, apenas para as entidades não governamentais, ampliando a noção de patrimônio cultural, como vimos.

A falta de interesse dos agentes oficiais de preservação do patrimônio cultural pelos objetos e algumas edificações oriundas do setor industrial, de cunho notadamente funcional, se estendeu da década de 1930 até aproximadamente a década de 1980. Nesse período ocorreram “patrimonializações institucionais” (DAVALLON, 2018) pontuais, mais voltadas para as questões arquitetônicas que industriais. Contudo, cabe aqui ressaltar, como observamos anteriormente, que não estamos menosprezando as características históricas, arquitetônicas e artísticas desses patrimônios, mas que se contemple também seu caráter funcional, para o qual a instalação foi edificada.

Mais uma vez retornamos não só aos critérios de identificação do patrimônio nacional, mas também o que a nação, o estado e a cidade querem para seu patrimônio cultural. Não podemos esquecer que os patrimônios industriais, pelo menos os identificados pelas organizações não governamentais, se referem àquelas edificações desativadas e artefatos obsoletos e ultrapassados, que não refletem mais o discurso de “progresso” e “desenvolvimento” da nação, que desde os primórdios da industrialização o país quer apresentar, principalmente para o mercado externo.

Nesse sentido, o que precisa ser avaliado é se diante da demanda de patrimônios que vem surgindo ao longo dos anos, reconhecidos por grupos ou entidades fora do aparelho estatal, realmente há a necessidade desses patrimônios serem apreciados por órgãos oficiais. E não sendo patrimonializados pelos agentes oficiais eles podem ter a garantia de sua permanência? A recusa ou a não menção das

características industriais de um bem não está associada à ideia de fâlecia e decadência que esses patrimônios podem representar, como já vimos? A experiência nos mostra que muito frequentemente os bens patrimonializados, para os órgãos oficiais, estiveram associados “a capacidade de simbolizar ou representar metaforicamente a ideia abstrata de nação” (ABREU, 2015, p. 68), que remetem à ideia de desenvolvimento e progresso.

As respostas são incertas e caberia a realização de diversos fóruns, com a participação de agentes públicos e da sociedade, para se discutir essa situação. Uma vez que, como já afirmamos, o surgimento desses novos patrimônios são fruto da dinâmica da nossa sociedade que busca sempre elementos que a represente. As características apresentadas pelos autores citados, devem, ser também observadas quando se patrimonializam instalações de cunho industrial, principalmente na atualidade. Contudo, a compreensão do estatuto social, associado à memória coletiva ou individual, a identidade cultural e os valores sociais e culturais, já não são percebidos. Por se tratar de espaço de trabalho, normalmente árduo, e por ter passado por um processo de desindustrialização dos métodos de produção, como já mencionamos, essas memórias tendem a ser apagadas. O que poderemos perceber, é que existe um descompasso entre a teoria e a prática em relação à patrimonialização de espaços dedicados à produção industrial.

2.3. Configuração do Patrimônio Industrial

Neste item, abordaremos o contexto histórico e social que culminou com o surgimento do patrimônio industrial e como isso se refletiu no Brasil. Para compreendermos o advento do patrimônio industrial, traçaremos um breve panorama dos fatores que marcaram essa mudança de paradigma de um modo de produção artesanal para industrial, além das questões econômicas e sociais que envolveram todo o processo de desindustrialização, e que deixaram muitos remanescentes industriais nas paisagens das cidades.

Para entendermos como se configuram esses remanescentes, principalmente na cidade do Rio de Janeiro, analisaremos a definição de patrimônio industrial, presente na Carta de Nizhny Tagil, elaborada em 2003, buscando na Carta de Sevilha, redigida em 2018, sua complementaridade. Ressalta-se que a Carta de 2003 apresenta de forma sucinta o que constitui essa categoria de patrimônio. Com base nesses documentos patrimoniais, discutiremos o que se compreende como patrimônio industrial na

atualidade e, a partir dos vestígios da cultura industrial apresentados nesses documentos, buscaremos contribuir para essa delimitação, exemplificando e agregando outros vestígios que consideramos pertinentes para compor esse quadro.

Para compreendermos o surgimento do patrimônio industrial e seus desdobramentos, é necessário entender como surgiram as fábricas, a partir da Revolução Industrial, que marcou definitivamente uma mudança de paradigma na forma de produção. Consideraremos as implicações que trouxeram as implantações das fábricas para a sociedade inglesa, berço dessa Revolução, e seus reflexos no Brasil.

Com a Revolução Industrial surgida na Inglaterra a partir do século XVIII, houve uma drástica mudança não só nos métodos de produção, mas também na vida social dos trabalhadores. “A invenção das máquinas movidas a vapor trouxe enormes consequências sociais entre as quais uma nova forma de organizar o trabalho: a atividade artesanal doméstica foi sendo progressivamente substituída pelo trabalho dentro das fábricas” (DECCA; MENEGUELLO, 2009, p. 14).

Ocupando cada vez mais espaço no campo, a burguesia inglesa, empurrava para a cidade uma massa considerável de camponeses e respaldada por diversos atos do Parlamento inglês, demarcava e cercava os campos (terras vagas e comuns), em lotes (IGLÉSIAS, 1986, p.76). Essas “terras abertas” eram transformadas, se antes usadas pelos camponeses para plantação, passaram a ser propriedades privadas⁸⁰. Dessa forma, esses trabalhadores artesanais e rurais passaram a migrar para os centros urbanos, na busca por melhores condições de vida e por espaços de trabalho e sobrevivência. O trabalhador até então dono de seus apetrechos, na fábrica não era mais dono de nada. Segundo Decca e Meneguello, o trabalhador:

Não era dono das matérias-primas, nem do dinheiro necessário para comprá-las. Não era dono das máquinas e tampouco dos produtos que ajudava a fabricar [...]. Sendo dono apenas de sua força de trabalho. Os trabalhadores das primeiras fábricas transformaram-se em operários, empregados de algum dono de fábrica, perdendo sua independência. Em troca de um salário muito baixo, tinha que trabalhar de dez a doze horas por dia, sempre com medo de perder o emprego (DECCA; MENEGUELLO, 2009, p. 15).

⁸⁰ O cercamento das terras era uma prática comum na Inglaterra desde o século XVI e se intensificou a partir do século XVIII, quando esse ato se tornou oficial e amparado por lei. Este, consistia em demarcar ou cercar terras até então comuns e abertas, em campos fechados, expulsando os ocupantes que não eram proprietários do local (IGLÉSIAS, Francisco. **A Revolução Industrial**. 7. ed. São Paulo: Editora Brasiliense, 1986, p. 77).

O cenário apresentado na citação acima vai ser a tônica dos “regimes de trabalho” por longos anos, sem direitos e com excesso de obrigações. O surgimento das fábricas trouxe de imediato um alento para aqueles que se viam desprovidos de trabalho. Contudo, como afirma Freeman (2019, p. 68), as fábricas também trouxeram “engenhosidade, obsessão e sofrimento”. O desenvolvimento industrial arruinou os artesãos, pois os produtos confeccionados por eles eram realizados com mais rapidez nas fábricas.

A Revolução Industrial mudou a forma de produção e entronizou na sociedade algo que na atualidade se tornou valioso – o tempo. Antes marcado pelo ritmo natural, após a implantação das fábricas, esse tempo, tanto para o trabalhador como para o proprietário da fábrica, passou a ser mecânico, controlado pelo relógio (AQUINO, 2008, p. 5), artefato tão importante quanto a máquina! O tempo, a partir de então, passou a estar associado à produtividade, controlando-a e, conseqüentemente, adquirindo um valor monetário. Nesse sentido, o tempo era aliado do patrão e cabia ao assalariado lutar pela regulamentação de sua jornada de trabalho (DECCA; MENEGUELLO, 2009, p. 35)

Aqueles primeiros homens, que se viram constrangidos pela pregação moral do tempo útil e do trabalho edificante, sentiram em todos os momentos de sua vida cotidiana o poder destrutivo desse novo princípio normativo da sociedade. Sentira na própria pele a transformação radical do conceito de trabalho, uma vez que essa nova positividade exigiu do homem pobre a sua submissão completa ao mando do patrão (DECCA, 2004, p. 9-10).

A imagem que se cristalizou da fábrica e que se entronizou no inconsciente coletivo e chegou até o século XIX era de um espaço onde se desenvolviam acontecimentos tecnológicos e que traria progresso para a sociedade (DECCA, 2004, p.10). Esse pensamento se deve muito em função da valorização pelo governo inglês da educação e aos incentivos aos estudos científicos, que favoreceram sobremaneira as novas descobertas tecnológicas, estimulando pesquisadores, engenheiros e inventores a aperfeiçoar a indústria. Os homens eram incentivados a inventar máquinas e a buscar esse progresso, com as locomotivas e barcos a vapor, o telégrafo e a fotografia, por exemplo.

Em princípio, a Revolução Industrial trouxe avanços tecnológicos e crescimento econômico. Contudo, analisar esse processo apenas do ponto de vista tecnológico é uma visão bastante parcial e ao mesmo tempo proposital sob a ótica da classe que dominava esses modos de produção. Ignorando assim, outras camadas mais densas

desse mesmo processo como, por exemplo, que o surgimento dessas instalações fabris trouxe uma série de discussões, principalmente sociais, que geraram diversos embates por melhorias. De modo geral, as fábricas trouxeram grande poder de produtividade e, na mesma proporção, grande exploração do trabalho humano e degradação do meio ambiente. Desde a Revolução Industrial, muitas fábricas e indústrias desenvolveram suas atividades empregando, produzindo e poluindo.

Os impactos ambientais causados pelas fábricas só seriam discutidos algumas décadas depois. As questões sociais eram mais prementes, pois as exaustivas jornadas de trabalho e as condições insalubres impactavam diretamente o trabalhador, principalmente mulheres e crianças (Figura 19) e (Figura 20). A partir dessas demandas surgiram os movimentos operários, os sindicatos, as associações de mútua assistência e os periódicos dedicados a essa nova classe social que surgia.

Figuras 19 e 20 - A preferência por mulheres e crianças nas tarefas que não exigiam força braçal tinha explicação no preconceito industrial burguês de que estes dois grupos de trabalhadores seriam mais facilmente domesticados, ou seja, mais fáceis de serem disciplinados e intimidados.

Figura 19



Figura 20



Fonte: O Educacional. Disponível em:
<http://pessoal.educacional.com.br/up/20021/1111376/t1311.asp>. Acesso em: 13 set. 2021.

Com o fechamento de algumas fábricas por falência ou a destruição de outras por guerras, alguns desses empreendimentos, que foram marcos históricos industriais, deixaram na paisagem das cidades inglesas rastros de suas “ruínas e miséria social” (FREEMAN, 2019, p. 118). A partir desses acontecimentos surgia a necessidade de se recuperar esses remanescentes industriais, *a priori* por nostalgia e posteriormente para se investigar o processo de industrialização que tanto alterou essa sociedade.

Diante desse cenário, principalmente após a Segunda Guerra Mundial, que destruiu inúmeros prédios industriais principalmente na Inglaterra, manifestou-se nesse país o interesse pela preservação daquilo que vai ser denominado posteriormente de patrimônio industrial. As discussões sobre o assunto se debruçaram justamente sobre as ruínas de edificações industriais, que geraram, em meados de 1950, movimentos em prol da recuperação dessas instalações, época em que se utilizava a expressão “arqueologia industrial”⁸¹. Esse tema só ganhou força e atraiu a atenção da opinião pública a partir de 1960, em face da destruição daqueles testemunhos já mencionados da arquitetura industrial. O movimento em defesa da preservação do patrimônio industrial se ampliou e se consolidou em diversos países, levando-os a realizar inventários sistemáticos na salvaguarda de sua herança do processo de industrialização. A experiência inglesa na preservação de seu patrimônio industrial influenciou toda a Europa e esse país se tornou líder na preservação dessa nova categoria de patrimônio.

Inúmeros esforços, desde então, têm sido realizados na intenção de preservar a cultura material oriunda do processo de industrialização. Em 1978, é criado “*The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage*” (TICCIH), organização mundial que atua também como consultora do “*International Council on Monuments and Sites*” (ICOMOS) para essa tipologia de patrimônio. Essas foram as bases para o surgimento dessa nova categoria de patrimônio, principalmente quando diversas disciplinas como a História da Ciência e da Técnica, a Economia e a Sociologia passaram a investigar questões relativas a essa herança industrial. Todavia, inicialmente esses estudos focavam apenas o processo de industrialização.

Com base nos anseios dos profissionais envolvidos com a preservação de remanescentes industriais realizaram-se intercâmbios através de reuniões científicas nacionais e internacionais que contaram com a colaboração dos órgãos dedicados ao tema. Em 2003, foi elaborada a Carta de Nizhny Tagil (TICCIH, 2003), na Conferência do TICCIH na Rússia. A referida Carta tratava especificamente de estabelecer algumas diretrizes referentes ao patrimônio industrial e a arqueologia industrial, buscando definir

⁸¹ A expressão foi reavivada em Portugal por Francisco Marques de Souza Viterbo, em 1896, a desativação de antigas unidades produtivas, principalmente dos antigos moinhos sugeriu que, paralelamente a arqueologia tradicional/clássica, se começasse a praticar a arqueologia industrial. Em 1950, na Bélgica e na Inglaterra, a expressão voltou a ser utilizada, dando inclusive origem a uma disciplina e área de investigação (MENDES, José Amado. O património industrial na museologia contemporânea: o caso português: **Ubimuseum**: Revista online do Museu de Lanifícios da Universidade da Beira Interior. Covilhã, n. 1, 2013, p. 2. Disponível em: www.ubimuseum.ubi.pt/n01/.../cs3-mendes-jose-amado-o-patrimonio-industrial.pdf. Acesso em: 3 ago. 2021).

o recorte cronológico para o estudo dessa categoria de patrimônio. A Carta determinava as linhas de compreensão do patrimônio industrial e da arqueologia industrial e trouxe um diferencial das abordagens anteriores - a questão social. Segundo a Carta de Nizhny Tagil, patrimônio industrial compreende:

os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infraestruturas, assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação. [...]. O patrimônio industrial representa o testemunho de atividades que tiveram e que ainda têm profundas consequências históricas (TICCIH, 2003, p.3).

Já a “Arqueologia Industrial” consiste na metodologia de se estudar esses vestígios, de forma interdisciplinar, aplicando métodos de investigação mais adequados às diversas áreas do conhecimento. A definição de patrimônio industrial, apresentada na citação acima, surgiu para delimitar seu campo de trabalho e facilitar sua identificação. Atualmente acreditamos que essa definição necessite de maiores esclarecimentos e ampliar sua abrangência, uma vez que conglomerava diversas naturezas de origem material e imaterial e acaba gerando algumas dúvidas do que seriam essas referências industriais. Em 2018, na Espanha, foi elaborada a Carta de Sevilha (TICCIH-ESPANHA, 2018), em colaboração com o *Centro de Estudios Andaluces*, no âmbito do VII Seminário de Paisagens Industriais da Andaluzia, que agregou ao patrimônio industrial questões mais atuais. Retornaremos a esse assunto mais adiante.

No Brasil, o processo industrial teve início com a chegada da corte portuguesa ao Rio de Janeiro (1808). Diversas ações contribuíram para esse cenário como já mencionado no primeiro capítulo desta tese. Contudo, face aos acontecimentos políticos e econômicos ocorridos principalmente no final do século XIX, como a abolição da escravatura e a chegada de imigrantes de diversas nacionalidades ao país, houve o crescimento demográfico das cidades. Essas atraíram a população do campo, numa movimentação decorrente das transformações econômicas face às atividades industriais desenvolvidas na cidade. As primeiras fábricas implantadas no Rio de Janeiro não eram muito diferentes da Inglaterra do século XVIII (Figuras 21 e 22). Eram lugares insalubres e com excesso de trabalho. Segundo Vainfas e colaboradores:

No início da República, a vida dos trabalhadores era difícil, pois não havia sequer leis que garantissem seus direitos sociais. Um homem adulto trabalhava em média 12 horas por dia. Algumas categorias profissionais trabalhavam 7 dias por semana. Os salários eram miseráveis, sendo que as mulheres operárias ganhavam bem menos do que os homens, e as crianças recebiam menos ainda do que as mulheres. Nenhuma legislação garantia pensões, aposentadorias ou indenizações por acidentes de trabalho. Lutava-se por direitos que dessem aos trabalhadores o mínimo de garantias na fábrica e fora dela. [...] Nesse período a classe trabalhadora era muito heterogênea, além dos brasileiros **[de diversas regiões]**, havia os imigrantes que chegaram ao Brasil: portugueses, italianos, alemães e a partir de 1908, os japoneses (VAINFAS; FARIA; FERREIRA; SANTOS, 2010, p. 37, grifo nosso).

Figura 21 - Mulheres operárias da Companhia União Mercantil, seção de tecelagem. (Fernão Velho, Alagoas)



Autor: desconhecido, [192?].

Fonte: Acervo fotográfico do Instituto Histórico e Geográfico de Alagoas, Pasta 07, Col. Postais de Maceió. Postal n.º 177.

Disponível em:

<https://journals.openedition.org/confins/docannexe/image/20309/img-5.png>. Acesso em: 11 out. 2021.

Figura 22 - Trabalho infantil na indústria, [S.l.], s.d.



Foto: 5161. Arquivo Edgard Leuenroth.

Fonte: Centro de Memória Sindical. Coleção Memória da Industrialização no Brasil, São Paulo, 2017.

Disponível em:

<https://memoriasindical.com.br/formacao-e-debate/ricardo-westin-ha-100-anos-greve-geral-parou-sao-paulo/trabalho-infantil-na-industria-si-sd-colecao-historia-da-industrializacao-no-brasil-sao-paulo-foto-5161-arquivo-edgard-leuenroth/>. Acesso em: 11 out. 2021.

As lutas desses trabalhadores não eram apenas por melhores condições de trabalho e aumento de salário, eram também pelo reconhecimento social, ou seja, que o trabalho operário fosse valorizado e reconhecido. Desde o final do século XIX e início do XX, no Brasil, essa categoria começou a ter noção de seus direitos, principalmente com a chegada de imigrantes europeus para o trabalho assalariado, como destacado na citação anterior. Do contato entre trabalhadores brasileiros e europeus, começaram

a surgir as primeiras organizações, como a “Sociedade de Auxílio Mútuo e de Socorro”, auxiliando materialmente os trabalhadores nos momentos mais difíceis, passando pelas “União Operárias”, organizadas pelos diferentes ramos de atividade, que deram origem ao “Movimento Sindical no Brasil” (CRUZ, 2008, p. 22).

Dessas organizações, além dos sindicatos e associações, surgiram também partidos políticos e ligas, que “pretendiam que os trabalhadores superassem suas diferenças e se reconhecessem como classe social” (VAINFAS; FARIA; FERREIRA; SANTOS, 2010, p. 37). Essas diferenças não eram só quanto às origens desses trabalhadores, se expressavam também em diversas culturas regionais e nacionais. Como forma de expressão e divulgação da causa operária surgiram os primeiros periódicos na cidade do Rio de Janeiro, dentre os quais destacamos: “A União Operária, órgão da União Operária do Engenho de Dentro” (1904), jornal oficial da União Operária⁸²; “Voz do Povo: órgão da Federação dos Trabalhadores do Rio de Janeiro e do proletariado em geral”⁸³ (1920); “A Classe Operária: jornal de trabalhadores, feito por trabalhadores, para trabalhadores”⁸⁴ (1925) (PESSOA, 2020, p.1).

Desde o surgimento das fábricas diversos conflitos ocorreram na cidade do Rio de Janeiro, que também eram observados no restante do país e no mundo, embates por melhores condições de trabalho. Greves, manifestações, prisões, lutas de classe, epidemias, cresceram juntamente com o desenvolvimento industrial e tiveram, no Brasil, seu ápice entre as décadas de 1930 e 1980. Contudo, com o fim da Segunda Guerra Mundial e a reestruturação dos países, principalmente os afetados pelos conflitos e os

⁸² “uma associação de operários e operárias, sem distinção de nacionalidades, fundada em 14 de julho de 1899. Com localização à Rua Dr. Niemeyer, Engenho de Dentro, a União Operária do Engenho de Dentro foi fundada por ferroviários ‘operários das oficinas do Engenho de Dentro da Estrada de Ferro Central do Brasil’, reunia também outras categorias de trabalhadores, como operários têxteis (PESSOA, Renata Rodrigues Chagas. Imprensa operária: iniciativas educacionais de trabalhadores na cidade do Rio de Janeiro no início do século XX. *In*: ENCONTRO DE HISTÓRIA DA ANPUH-RIO, 19., 2020, Rio de Janeiro. **Anais** [...]. Rio de Janeiro, 2020, p. 5-6. Disponível em: https://www.encontro2020.rj.anpuh.org/resources/anais/18/anpuh-rj-erh2020/1600181450_ARQUIVO_cd808f461a69d9d9e24cf8c9b791e5d7.pdf. Acesso em: 15 set. 2021).

⁸³ “Jornal veiculado no ano de 1920, ao órgão oficial da Federação Operária, de orientação anarquista, e seus 25 sindicatos filiados. Ele refletia a preocupação desse grupo com a formação intelectual sempre com objetivo de denunciar questões sociais que os afetavam diretamente e discutir propostas para possíveis soluções. Ele fazia a defesa pela Escola Moderna [...] uma escola que se aproximasse das experiências dos atores sociais, associadas às suas vivências. Compunha em seus princípios a preocupação por uma formação ideológica, comprometida com a conscientização das classes trabalhadoras (PESSOA, 2020, p. 7-8).

⁸⁴ “No jornal A Classe Operária, criado em 1925 e primeiro órgão do Partido Comunista, trabalhadores da Companhia Souza Cruz elencaram uma série de reivindicações referentes a condições básicas de trabalho, ao questionarem humilhações, multas, má alimentação e tratamento aos funcionários. Dentre as pautas e ‘aspirações’, a agenda de condições para a instalação e manutenção de uma escola, com destaque para ‘uma escola de trabalhadores – criada e dirigida por trabalhadores, para trabalhadores’” (Ibidem, p. 7).

Estados Unidos, deu-se início a um processo de desindustrialização e de alterações das antigas formas de produção, que provocaram profundas transformações nas indústrias.

Com o final da Segunda Guerra Mundial começou um processo de desenvolvimento tecnológico, denominado por alguns estudiosos como Terceira Revolução Industrial ou Revolução Técnico-Científica. A base da indústria, aos poucos, deixou de ser eletromecânica e foi se tornando eletrônica. O domínio da eletrônica abriu caminho para o uso da informática na produção industrial e transformou as máquinas, que diminuíram a necessidade de trabalhadores em sua execução. Na década de 1960, com a invenção da robótica e os avanços na área da informática, surgiram outras inovações (VAINFAS; FARIA; FERREIRA; SANTOS, 2010, p. 365).

Com todas as mudanças, as empresas industriais que não se adaptaram a essa nova fase tecnológica, que não investiram na compra de equipamentos mais modernos e na sua força de trabalho, acabaram sendo sufocadas por indústrias mais competitivas. De modo geral, esse processo de diminuição das indústrias, e conseqüentemente da sua força produtiva na geração de riquezas, é denominado de desindustrialização. Esse processo, no Brasil, se refletiu mais nitidamente entre as décadas de 1980 e 1990, diante de sucessivas crises econômicas provocadas pela abertura comercial e financeira, desregulamentação da economia e índices elevados de inflação, que prejudicaram o setor industrial (MORCEIRO, 2012, p. 94). Concomitantemente a esse cenário, o Brasil e o mundo ainda presenciaram o desenvolvimento industrial da China, que utilizou as ferramentas oferecidas por esse novo momento tecnológico, impactando enormemente a produção mundial, com a concorrência de produtos e serviços a baixo custo. A importação das ideias neoliberais para o Brasil, a partir de meados da década de 1980, favoreceu muito esse cenário, principalmente no governo de Fernando Henrique Cardoso (1995-1999/1999-2003):

A desindustrialização representa de forma sintomática um processo de desvalorização em todos os segmentos. Assim, aponta sintomaticamente para a intervenção da finança intercontinental na economia e política brasileiras. Nos períodos anteriores à década de 1980 o país já demonstrou capacidade de desenvolvimento atrelada ao capital humano e processamento de recursos naturais. Assim, verifica-se que a chegada do neoliberalismo naquele período **[a partir de 1980]**, apoiado em uma política de enfraquecimento do Estado, privatizações, baixo índice de investimento no setor educacional e economia focada somente na exportação, impossibilitou o crescimento industrial do Brasil **[naquele momento]** (MORCEIRO, 2012, p. 70, grifo nosso).

Essa agenda agressiva de reformas econômicas, recomendadas principalmente pelos países desenvolvidos, com destaque para os Estados Unidos e o Reino Unido,

que consistiu basicamente na redução de gastos governamentais, na diminuição dos impostos para abertura econômica para importações, na liberação para entrada do capital estrangeiro, nas já mencionadas privatizações de estatais e desregulamentação da economia, teve forte impacto nas instalações fabris. Tais ações culminaram com o fechamento de inúmeras fábricas, mudança nos modais de transportes que acarretou a transformação de diversas infraestruturas e, conseqüentemente, aumento do desemprego.

Como vimos, a desindustrialização no Brasil, e em especial na cidade do Rio de Janeiro, gerou uma série de remanescentes industriais, com suas estruturas e infraestruturas deixadas na paisagem urbana da cidade. Diferentemente dos movimentos na Inglaterra, que rapidamente identificaram suas ruínas industriais, após conflitos armados que destruíram parte de sua herança industrial, no Brasil, essa percepção da importância dos vestígios industriais, por parte dos órgãos de preservação, levou um pouco mais de tempo.

Contudo, a preocupação com os remanescentes industriais no Brasil já vinha sendo tema de pesquisas na área acadêmica. Em 1976, foi publicado um artigo sobre a Fábrica São Luiz de Itu⁸⁵, nos Anais de História da Universidade Estadual Paulista (UNESP, Assis). Warren Dean, historiador e autor deste artigo, fez um estudo da importância dessa pioneira fábrica de tecidos de algodão, fundada em 1869, que empregou o vapor como energia, na província de São Paulo (SALLES, 2015, p. 96). Entre as décadas de 1970 e 1980, foram publicados o “Guia para a história da técnica no Brasil Colônia”⁸⁶, de Julio Katinsky, resultado das pesquisas de um grupo de estudos da Universidade de São Paulo (USP), em relação aos “remanescentes de diversas atividades manufatureiras” (RODRIGUES, 2012, p. 31) e os trabalhos “Engenho e tecnologia”⁸⁷ e “A tecnologia e o trabalho na história”⁸⁸, de Ruy Gama, arquiteto e professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP, pesquisas que culminaram com a criação da disciplina “História da Técnica no Brasil” (GAMA, 1994, p. 51).

Ainda na década de 1980, foi realizado o 1º Seminário Nacional de História e Energia, pelo Departamento de Patrimônio Histórico da Eletropaulo que, segundo Vichnewski (2004, p. 2), foi um dos primeiros eventos no Brasil a discutir aspectos da

⁸⁵ DEAN, Warren. A fábrica São Luiz de Itu: um estudo de arqueologia industrial. **Anais de História**, Assis, v. 8, 1976, Assis, SP: Departamento de História, Faculdade de Filosofia, Ciência e Letras de Assis.

⁸⁶ KATINSKY, Julio Roberto. **Um guia para a história da técnica no Brasil Colônia**. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1976.

⁸⁷ GAMA, Ruy. **Engenho e tecnologia**. São Paulo: Editora Duas Cidades, 1983.

⁸⁸ GAMA, Ruy. **A tecnologia e o trabalho na história**. São Paulo: Nobel; EDUSP, 1986.

arqueologia industrial no país e no mundo. Já nos anos de 1990, foi criado o Grupo de Estudos de História da Técnica (GEHT), associado ao Centro de Memória da Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), que elaborou a “Carta de Campinas”⁸⁹, em defesa de construções e de instalações utilitárias, ligadas aos escritórios, às profissões e às indústrias (GRUPO DE ESTUDOS DE HISTÓRIA DA TÉCNICA, 1998, p. 1). A partir dessas iniciativas, inúmeros eventos passaram a ser organizados e diversos artigos e livros publicados, inclusive de teses e dissertações.

Apesar dos estudos anteriores, esse tipo de patrimônio só começou a ser valorizado pelas suas características materiais e imateriais a partir de 2003, com a elaboração da “Carta Manifesto” (CARTA MANIFESTO, 2003), pelo “Comitê Provisório pela Preservação do Patrimônio Industrial no Brasil”, fruto das discussões informais entre profissionais das áreas de História, Sociologia, Arquitetura, dentre outras. Esses profissionais reuniram-se com o objetivo de discutir os rumos do patrimônio industrial brasileiro e reivindicar a criação de um “Comitê para a Preservação do Patrimônio Industrial no Brasil”, em face do vácuo deixado por organizações nessa área e da rápida destruição/ deterioração das instalações industriais no território nacional. Apesar do primeiro registro de um remanescente industrial ter ocorrido no ano de 1964, pelo IPHAN, o conjunto dos remanescentes da “Real Fábrica de Ferro São João de Ipanema”, no município de Iperó, no Estado de São Paulo, essa ação não se mostrou contínua.

Como primeiro registro de um patrimônio industrial tombado pela sua importância histórica, muito antes de uma definição do que seria esse tipo de patrimônio, é interessante percebermos como as características industriais foram consideradas, provavelmente influenciadas pelos inventários sistemáticos ocorridos mundo afora. Essas características são apresentadas na descrição do bem patrimonializado:

Remanescente de arqueologia industrial do primeiro complexo funcionante para a exploração e fabricação do ferro no Brasil. Os esforços para a implantação de uma siderurgia, concentraram-se em Ipanema, a partir de 1818, com a vinda de artesãos e mestres europeus, entre os quais Varnhagen. [...] Estas instalações funcionaram até final do século XIX, produzindo grades, equipamento agrícola e armas brancas. O tombamento abrange a área onde se

⁸⁹ A declaração foi redigida em 29 de janeiro de 1998, pelos membros do Grupo de História da Técnica e por signatários de quatro países (Brasil, Colômbia, Estados Unidos e Portugal) (GRUPO DE ESTUDOS DE HISTÓRIA DA TÉCNICA. **Carta de Campinas**. Declaração do GEHT em defesa das construções e instalações utilitárias. Campinas: UNICAMP, 1998. Disponível em: <http://docplayer.com.br/5503154-Carta-de-campinas-decisoes-declaracao-do-geht-em-defesa-das-construcoes-e-instalacoes-utilitarias-29-de-janeiro-de-1998.html>. Acesso em: 2 jun. 2022).

encontra a fábrica. nº do Processo: 0727-T-64 (REAL FÁBRICA DE FERRO SÃO JOÃO DE IPANEMA, [202-?]).

Como mencionamos, a partir desse tombamento não houve outros na sequência e foi necessário que o grupo mencionado, formado por acadêmicos de diferentes áreas e militantes comunitários, fundasse em 2004 o “Comitê Brasileiro de Preservação do Patrimônio Industrial” (TICCIH-Brasil), seção nacional da organização internacional *The International Committee for de Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH)*. Entre os objetivos desse comitê está o apoio às iniciativas de preservação do patrimônio industrial, proporcionando suporte às comunidades e, eventualmente, aos órgãos responsáveis do poder público. Além disso, deve atuar também como organização de estudos, pesquisas e divulgação da causa preservacionista, articulando comunidades, organizações da sociedade civil, entidades empresariais e sindicais, tanto na preservação desse patrimônio como na busca de alternativas para a sua conversão funcional.

A preocupação em proteger e estudar as instalações industriais, que não têm apelo arquitetônico excepcional e acabam sendo menos prestigiadas, também faz parte das discussões quando são tratadas questões relacionadas à preservação do patrimônio industrial brasileiro. Patrimônios datados de períodos cronologicamente mais recentes e de cunho marcadamente funcional têm menor aceitação entre as políticas de preservação. Trataremos mais especificamente desse assunto no capítulo 4. Em se tratando de patrimônio industrial é importante dar a atenção necessária tanto aos vestígios tangíveis como aos intangíveis, que até bem pouco tempo desempenhavam funções na modelação urbana ou na estrutura econômica da sociedade. Segundo o professor do Departamento de Sociologia da Universidade de São Paulo (USP), Leonardo Gomes Mello e Silva:

O patrimônio industrial é um campo de investigação vivo, [...] não se limita apenas a um conjunto de bens arquitetônicos ou sítios cheios de objetos e parte de objetos interessantes. Uma vez que esse tipo de patrimônio se detém sobre máquinas, equipamentos, instalações e imóveis onde se processou a produção industrial, o patrimônio industrial é também a recolha e o tratamento de um patrimônio técnico de uma sociedade. Ele permite estabelecer um elo entre as formas de produzir, o que envolve homens/ mulheres e máquinas (SILVA, 2006, p. 1).

Questão interessante e que deve ser considerada ao se investigar um patrimônio industrial se refere ao fato de que, por definição, são as características universais e não as regionais de um determinado sítio industrial que devem ser identificadas. É

necessário considerar a relevância dos fatores históricos, científicos e tecnológicos, econômicos e sociais que envolvem o referido sítio.

Diversos documentos, dos quais o Brasil é signatário, além dos encontros científicos nacionais e eventos internacionais, têm colaborado para maior identificação e discussão sobre o tema patrimônio industrial. Alguns deles são: os “Princípios de Dublin”⁹⁰ (ICOMOS; TICCIH, 2011), que consistem na “Conservação de Sítios, Estruturas, Áreas e Paisagens do Patrimônio Industrial”; a Declaração de Taipei para o patrimônio industrial asiático⁹¹ (TICCIH, 2012), ampliando a proteção e conservação dessa categoria de patrimônio para a Ásia; o Memorando de Cooperação entre o TICCIH e o ICOMOS (ICOMOS, 2014), reafirmando a colaboração na conservação do patrimônio industrial entre essas organizações, e, mais recentemente, como já mencionamos, a Carta de Sevilha (TICCIH-ESPANHA, 2018), que atualiza as diretrizes estipuladas na Carta de Nizhny Tagil (TICCIH, 2003) sobre o patrimônio industrial. A Carta de Sevilha (2018) traz como alerta que devemos contribuir para manter a essência dos bens industriais, sua “autenticidade, legalidade, continuidade, integridade, potencialidade, sustentabilidade e valor documental” (2018, p.16). De modo geral, a Carta faz “uma revisão crítica, transversal e multidisciplinar da mudança de paradigma que se produziu sobre o patrimônio industrial nas três últimas décadas”⁹², afetando também o patrimônio cultural. Dentre as recomendações, se insere contemplar o papel que as mulheres têm exercido nos “processos econômicos, nos espaços de sociabilidade nas ciências e na técnica” (2018, p. 22).

As reuniões científicas no Brasil, na forma de congressos, seminários, jornadas e encontros, tiveram início ainda em 2004, com o “I Encontro Nacional sobre Patrimônio Industrial”, na Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), São Paulo. O mais recente, ocorrido em março de 2021, teve como tema “O Patrimônio Industrial Hoje”. Além desses, destacamos o “Fórum de Patrimônio Industrial”⁹³, ocorrido de forma

⁹⁰ O referido documento foi fruto das discussões realizadas na 17ª Assembleia Geral do ICOMOS, em parceria com o TICCIH, em 28 de novembro de 2011, em Paris.

⁹¹ A declaração foi o resultado da 15ª Assembleia Geral do TICCIH realizada em Taipei de 5 a 8 de novembro de 2012, sendo o primeiro evento do TICCIH, realizado na Ásia, diante da ameaça do patrimônio industrial asiático.

⁹² “No dia 21 de fevereiro, em Sevilha/Espanha, foi apresentada a Carta de Sevilha de Patrimônio Industrial, documento que propõe uma revisão sobre os paradigmas atuais. Coordenada por Julian Sobrino (TICCIH–Espanha) e Marina Sanz (TICCIH-Espanha), o trabalho contou com a colaboração de mais de 20 especialistas, provindos de diferentes áreas do conhecimento. O texto materializa as conclusões do evento, realizados em parceria com o TICCIH-Espanha, Centro de *Estudios Andaluces e Escuela Técnica de Arquitectura* (Universidade de Sevilha)” (TICCIH-ESPANHA, 2018).

⁹³ 26/8 - Encontro de Patrimônio Ferroviário; 23/09 – Encontro de Museus Industriais; 28/10 – Encontro de Visualidades do Patrimônio Industrial e 25/11 – Encontro do Patrimônio Arquitetônico Industrial (TICCIH-

remota face à pandemia do Corona Vírus, de agosto de 2021 até novembro do mesmo ano. Diante do tema do último encontro, de março de 2021, se percebe que as discussões sobre o assunto ainda são essenciais.

Com base em tudo que foi apresentado até o momento, desde o surgimento das fábricas na Inglaterra, passando pela implantação das instalações fabris no Brasil, e, em especial no Rio de Janeiro, e tendo como consequência do processo de desindustrialização, esses remanescentes industriais na paisagem das cidades, podemos agora nos perguntar: o que realmente é o patrimônio industrial? E como ele se compõe? Retomando resumidamente a definição de patrimônio industrial da Carta de *Nizhny Tagil* (2003) e apresentando algumas recomendações da Carta de Sevilha (2018), que atualizou a primeira definição já apresentada, o patrimônio industrial seria constituído pelos vestígios da cultura industrial que têm importância histórica, arquitetônica, tecnológica, social e científica?

O questionamento que fazemos é: quem define e avalia os valores atribuídos a esse patrimônio industrial? São as empresas responsáveis pelo gerenciamento desses empreendimentos? As organizações não governamentais que defendem a salvaguarda dessa categoria de patrimônio? Ou os órgãos oficiais de preservação do patrimônio cultural? A Carta de Sevilha (2018, p. 16) traz essa indagação, quando aponta a falta de consenso em estabelecer indicadores para definir esses valores e enfatiza a preocupação com as intervenções realizadas nesses remanescentes que, na maioria das vezes, determinam a perda da essência dos bens industriais. A Carta também enfatiza a participação feminina que representa grande parcela da produção industrial e dos serviços que deram suporte a esse desenvolvimento. Não se pode esquecer a memória desses trabalhadores, de homens e mulheres, que contribuíram para movimentar todas essas estruturas e infraestruturas, imbuídos de todas as suas vivências, relações e manifestações dentro e fora do ambiente de trabalho.

Outra recomendação importante da Carta de Sevilha (2018) é sobre as infraestruturas e as obras públicas que não são mencionadas na Carta de *Nizhny Tagil* (2003) e que, articuladas como redes, são imprescindíveis para o desenvolvimento nos processos industriais (2018, p. 21). A Carta também reforça que a memória do trabalho deve estar associada ao patrimônio industrial, uma vez que os conflitos trabalhistas e

sociais são inerentes ao processo de industrialização e desindustrialização (2018, p. 19-20).

Com base nos dois documentos patrimoniais apresentados, nesta tese, utilizaremos a definição de patrimônio industrial como os remanescentes da cultura industrial e suas infraestruturas, identificados a partir de seus valores históricos, tecnológicos, sociais, arquitetônicos e/ou científicos, de natureza material e imaterial, reconhecidos pelos diversos atores envolvidos na dinâmica da produção e/ou serviços, ou por entidades governamentais e não governamentais, e que necessariamente tragam associados a esses remanescentes a memória do trabalho e do trabalhador dos mais variados gêneros e todas as manifestações a eles agregados na dinâmica das atividades laborais, sem negligenciar os impactos da indústria no território e no meio ambiente.

A atribuição desses valores como apresentados pela própria Carta (2003, p. 3) deve considerar seu valor universal, ou seja, que se reconheçam as inovações que causaram profundas mudanças na forma de produção e geraram evoluções sociais, técnicas e econômicas. Tais mudanças podem ser percebidas em novas formas construtivas, que a partir dela se proliferaram; em novos métodos de produção, que foram dinamizados; em novas técnicas e tecnologias, que passaram a ser empregadas em outros locais; em novos métodos de trabalho, que facilitaram ou não a produção; e em novas formas de organização do trabalho e do trabalhador, que permitiram a configuração de novas entidades como os sindicatos, as associações, os clubes recreativos, dentre outras.

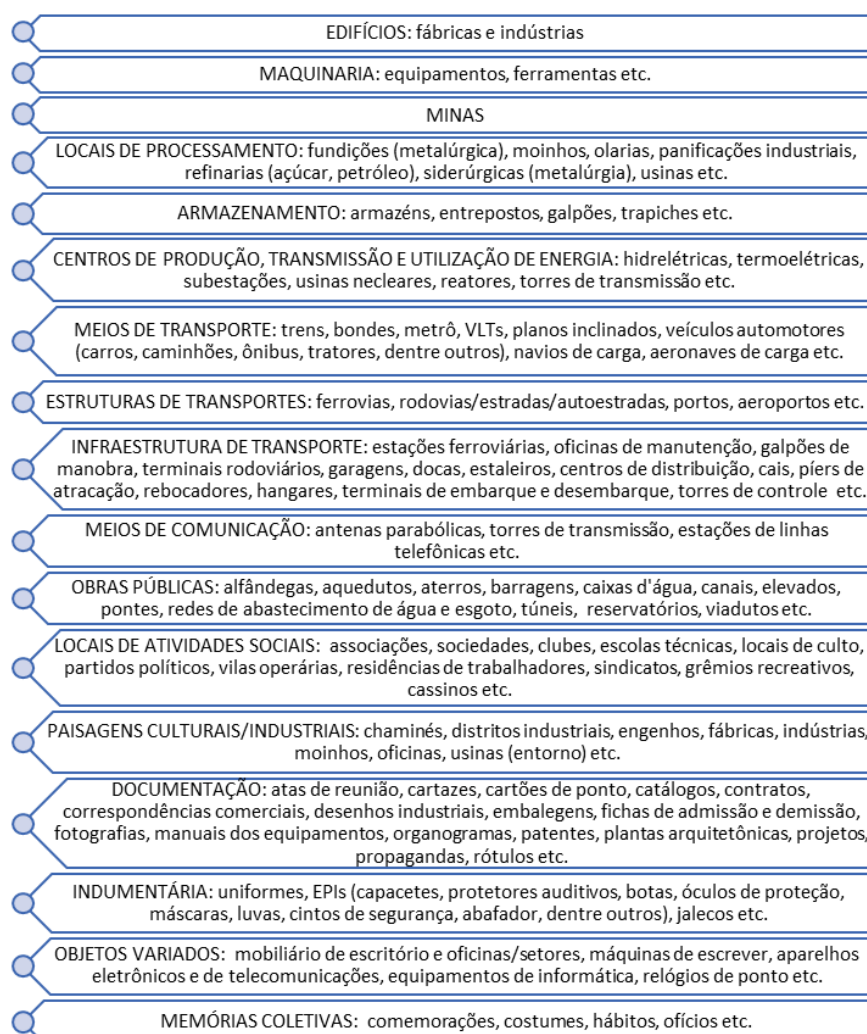
Pelo exposto acima, percebemos que categorizar um patrimônio industrial como tal, requer investigação. Esses estudos necessitam de um aprofundamento na dinâmica dos processos implementados para que possa ser alçado à categoria de patrimônio industrial. E isso demanda dos profissionais das diversas áreas do conhecimento envolvidos nesses estudos, a necessidade de identificá-los. Assim, podemos afirmar que o patrimônio industrial traz como diferencial em relação aos demais remanescentes industriais o fato de se constituírem como “os exemplos mais antigos, ou pioneiros, apresentam um valor especial” (TICCIH, 2003, p. 5).

Diante disso, como se configura o patrimônio industrial? A Carta de Nizhny Tagil (2003), assim com a Carta de Sevilha (2018), menciona a natureza material e imaterial desse patrimônio e os valores históricos, tecnológicos, sociais, arquitetônicos ou científicos. Tais valores podem se apresentar nos edifícios, no maquinário, nos locais

de produção e armazenamento dessa produção, nos locais de transmissão e utilização de energia, nos meios de transporte e nas suas infraestruturas, nos locais de atividades sociais relacionados com a indústria e na sua documentação. Assim como, na memória dos homens [e mulheres] e de suas tradições (2003, p. 5).

Essa descrição de patrimônio industrial da Carta abrange um universo de possibilidades, sem especificá-los com clareza, gerando algumas incertezas sobre o que pode compor esse patrimônio. Os meios de comunicação, por exemplo, não foram mencionados claramente e sabemos que esse setor se enquadra perfeitamente na questão tecnológica, área fundamental para as conexões industriais, assim como as obras públicas apresentadas na Carta de Sevilha (2018). Mas como identificar esses remanescentes na prática? Vimos que a categoria patrimônio industrial se aplica a toda inovação na área industrial que tenha causado profundas transformações tanto na área social como nas áreas técnica, tecnológica e/ou econômica. A partir da Carta de Nizhny Tagil (2003) e da Carta de Sevilha (2018), e do que compreendemos como patrimônio industrial hoje, apresentamos um esquema (Figura 23) com os remanescentes industriais identificados nos documentos patrimoniais já citados, e o que abrangem esses remanescentes, agregando outros vestígios que consideramos apropriados para compor essa relação.

Figura 23 - Esquema com a configuração do patrimônio industrial na atualidade, a partir da compreensão da autora da presente tese.



Com base no esquema (Figura 23) apresentado, explicaremos nossa compreensão sobre o que entendemos configurar o patrimônio industrial nos tempos atuais.

Quanto aos edifícios, esses, além de serem locais onde se desenvolveram atividades industriais, são identificados pelas suas características arquitetônicas, pelo seu estilo, métodos construtivos, técnicas utilizadas, trabalhadores envolvidos na construção, desde o engenheiro, passando pelo arquiteto até a mão de obra operária. Nesses espaços identificamos essas relações de trabalho e suas implicações.

A maquinaria envolve todo equipamento que permite uma instalação industrial funcionar ou instrumentos criados para facilitar a produção ou seu escoamento, como os guindastes, por exemplo. Não só as máquinas em si, mas toda a engrenagem

manipulada pelo trabalhador e suas ferramentas de trabalho, que proporcionam o desenvolvimento da produção. Esses materiais normalmente acabam sendo descartados ou vendidos como sucatas quando se encerram as atividades industriais.

Minas são locais onde o minério é extraído e pode ser beneficiado, e têm forte apelo econômico e industrial. Nesse sentido, temos as minas de metais preciosos, como o ouro, a prata e o paládio, por exemplo; mas, também o diamante e aqueles utilizados na indústria, como o ferro, o fósforo, o chumbo, o urânio dentre inúmeros outros. As minas podem ser de cavas subterrâneas ou abertas, o que implica em ferramentas diferenciadas. Essas riquezas citadas são encontradas em jazidas que podem ser de diversos tipos como as jazidas de petróleo e gás, por exemplo, e trazem também tipos diferenciados de trabalhadores e equipamentos. A indústria da mineração está fortemente associada a negativos impactos ambientais, que fazem parte dos estudos do patrimônio industrial, mencionados na Carta de Sevilha (TICCIH-ESPANHA, 2018, p. 22), uma vez que a industrialização trouxe riquezas e desenvolvimento, mas em contrapartida, miséria social, destruição ambiental e doenças.

Os locais de processamento e refinação mencionados na Carta de Nizhny Tagil (2003) se referem aos espaços onde se processam alterações de materiais. São diversos esses locais, onde são transformados, por exemplo, os metais, nas metalúrgicas (fundições, siderúrgicas etc.); os grãos nos moinhos, nas panificações industriais; nas refinarias e usinas, no refino do petróleo e do açúcar. Além desses, diversas matérias-primas, convertidas em produtos industrializados.

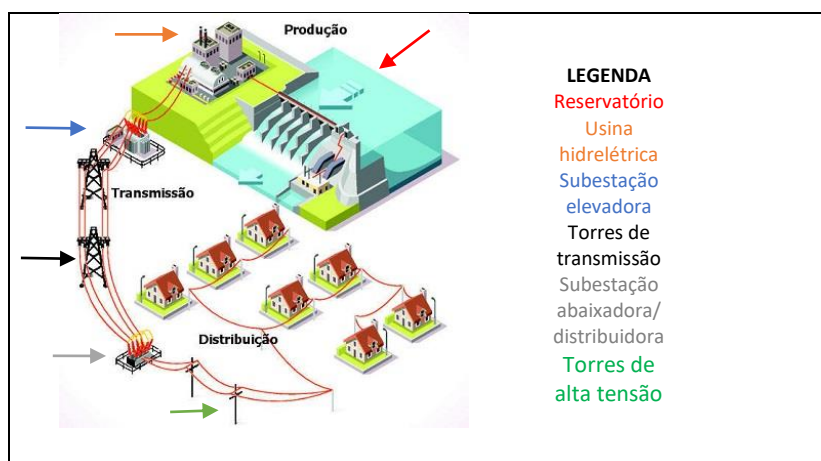
Os locais de armazenamento de mercadorias, tanto de matérias-primas como de produtos industrializados, também compõem o patrimônio industrial, como infraestrutura industrial. Nesses locais, a mercadoria aguarda para ser descarregada em veículos, para distribuição interna ou despachada para outras regiões ou países. Na cidade do Rio de Janeiro, por exemplo, existiam diversos trapiches, sempre próximos ao porto, além dos entrepostos e galpões. Diferentemente daqueles armazéns que comercializam produtos (mercearia), estes espaços eram destinados para o trânsito de mercadorias (carga/descarga/exportação/importação). Ainda existem algumas dessas edificações na cidade.

Quanto à produção de energia, essa advém de diversas fontes. Segundo a Empresa de Pesquisa Energética (EPE)⁹⁴, nos últimos anos, o Brasil tem feito aumentar

⁹⁴ Empresa pública federal, que tem por finalidade prestar serviço ao Ministério de Minas e Energia na área de estudos e pesquisas destinadas a subsidiar o planejamento do setor energético (EMPRESA DE

a participação de outras fontes na sua matriz energética além da hídrica, como: gás natural; petróleo; carvão; nuclear; biomassa; eólica; solar; geotérmica; marítima e biogás. Não cabe aqui discutirmos qual a melhor fonte, mas sim identificarmos o que a Carta de Nizhny Tagil (2003) menciona como centros de produção, de transmissão e utilização dessa energia. Atualmente a distribuição de energia elétrica no Brasil é realizada por meio de um sistema que integra produção, transmissão e consumidor final. Essa integração foi motivada por maiores demandas por energia elétrica, principalmente nas regiões sul e sudeste, fruto da urbanização e da industrialização dessas áreas, mas esse sistema nem sempre foi integrado. No passado, antes mesmo da intensificação da industrialização no país, as linhas de distribuição eram isoladas, atendendo às demandas locais. Contudo, pela abundância de recursos hídricos encontrados em praticamente todo território nacional, a fonte hidrelétrica é a mais utilizada. A ilustração (Figura 24) abaixo, nos permite compreender como ocorre esse processo:

Figura 24 - Rede de Distribuição de Energia Elétrica, a partir das Hidrelétricas



Fonte: RIBEIRO, Amarolina. Distribuição de energia elétrica no Brasil. In: BRASIL ESCOLA. **Geografia**. [S.l.]: Brasil Escola, c2022. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/geografia/distribuicao-energia-eletrica-no-brasil.htm>. Acesso em: 05 de março de 2022.

A partir da ilustração (Figura 24), podemos entender que o centro de produção de energia se refere ao local onde é produzida a energia, na imagem nas usinas hidrelétricas, que requerem o desvio do curso de um rio e a formação de um reservatório (CCEE, 2019, p. 1). Essa fonte de produção, como observado, se localiza geralmente distante dos centros de consumo. Já os centros de transmissão recebem a energia saída da usina passando diretamente para uma subestação elevadora, onde os

transformadores elevam a sua voltagem. Em seguida, a eletricidade passa pelas torres de transmissão, através dos fios de alta tensão que levam a eletricidade por longas distâncias, até chegar à subestação abaixadora, que diminui a tensão⁹⁵, seguindo, então a eletricidade pelas linhas de distribuição até chegar ao consumidor final. Para as médias e grandes empresas e indústrias, a rede de distribuição é de média tensão (rede elétrica primária); para as residências, pequenos estabelecimentos e iluminação pública, a rede de distribuição é de baixa tensão (rede elétrica secundária) (SCAPATICIO, 2016, p. 4). Assim, todo o sistema pode ser considerado de interesse para o patrimônio industrial.

Os meios de transportes se configuram em elementos fundamentais de locomoção, tanto de pessoas como de mercadorias. A partir de seu desenvolvimento foi possível expandir a indústria para além dos centros urbanos, atingindo o interior do país e conquistando novos mercados mundo afora. As novas tecnologias vêm alterando muito rapidamente essa configuração. E os veículos mais antigos passaram a ser objeto de cobiça de colecionadores, principalmente os automotores que acabam sendo totalmente descaracterizados. Contudo, a tecnologia que mencionamos vem aprimorando esses meios de transporte, que passaram por várias fases e interesses. Dos antigos e inovadores trens, passando pelos bondes, inovando com os motores e retornando aos trilhos com os metropolitanos (metrô) e os veículos leves sobre trilhos (VLTs), além dos transportes marítimos e aéreos. Assim se configuram os meios de transportes que compõem o patrimônio industrial e suas estruturas e infraestruturas, que são necessárias para a difusão dos transportes e que permitiram e ainda permitem seu funcionamento, sejam eles terrestres, marítimos ou aéreos.

Apesar de não estar mencionado explicitamente na Carta de Nizhny Tagil (2003), os meios de comunicação, pela sua evolução e eficiência através do desenvolvimento tecnológico, permitiram que a informação fosse difundida e chegasse ao(s) destinatário(s) de maneira bem mais rápida. Veículos de comunicação como o jornal, o rádio, o telefone, a televisão e a internet são alguns desses exemplos. A partir do desenvolvimento das novas tecnologias e da ciência, as paisagens urbanas passaram a incorporar diversas redes de comunicação por satélite artificial, antenas parabólicas e, para celulares e computadores, cabos de fibra óptica. Contudo, apesar dessa

⁹⁵ Vale lembrar que desde 1999, a energia que chega nas nossas residências é de 127 ou 220 volts. (AVILA, Eduardo. Como a energia elétrica chega em nossas casas? **Revolusolar**. Rio de Janeiro, 21 jan. 2021. Disponível em: https://revolusolar.org.br/como-a-energia-eletrica-chega-em-nossas-casas/?gclid=EAlalQobChMI3rTpk4i09gIVxoKRCh1J6gl3EAAYASAAEgJvxPD_BwE. Acesso em: 7 mar. 2022).

interconexão, que muito contribuiu tanto para as relações comerciais e industriais como para o cotidiano de muitas pessoas, o uso dessa rede de comunicação não diminuiu as diferenças sociais existente entre os grupos sociais.

O desenvolvimento industrial está diretamente associado à urbanização, que permite estabelecer diversos serviços e obras públicas necessários ao desenvolvimento das cidades como educação, trabalho, saúde, segurança, dentre outras. A Carta de Sevilha (2018) contribuiu, alertando para a importância de contemplarmos as infraestruturas e as obras públicas, “como redes imprescindíveis que facilitam os processos industriais, tanto na sua complementaridade como na sua especificidade” (TICCIH-ESPANHA, 2018, p. 21).

A Revolução Industrial, como vimos, gerou uma nova classe social - a dos operários. Essa classe, com o desenvolvimento econômico, principalmente industrial e fabril, desmembrou-se em outras categorias de trabalhadores, como a dos estivadores, dos maquinistas, dos motoristas, dos aeroviários, dos caminhoneiros, dentre inúmeras outras. Além daquelas que, na atualidade, nem existem mais, como a das telefonistas e dos acendedores de lampiões, por exemplo. Esses grupos de trabalhadores, em busca de melhores condições de trabalho, de moradia, de educação e lazer, organizaram-se. E foram criados locais que a Carta de Nizhny Tagil (2003) denomina de espaços onde se desenvolviam atividades sociais relacionadas com a indústria. Locais onde esses grupos se reuniam e se organizavam partidariamente para tratar de assistência a seus colegas de trabalho, reivindicar direitos, propor legislações, buscar lugares de lazer onde pudessem esquecer a dureza do trabalho de todos os dias. O surgimento de alguns desses locais, como os sindicatos, associações de socorro mútuo e os partidos políticos, trazem um indicador bastante importante e sinalizado na Carta de Sevilha (2018), que é associar o patrimônio industrial com a memória do trabalho, a partir dos conflitos trabalhistas e sociais gerados pelo processo de industrialização e desindustrialização (TICCIH-ESPANHA, 2018, p. 19-20).

Muitos dos cenários onde estão inseridos os locais já mencionados, onde se desenvolveram ou ainda se desenvolvem práticas industriais e suas infraestruturas, podem ser considerados paisagens culturais de cunho industrial. Nesse sentido, paisagem industrial é a imagem que observamos do território, originado pela atividade humana gerada pelo processo de industrialização. A Carta de Sevilha (2018) identifica esses territórios “quando neles se encontram valores históricos, técnicos e sociais”

(TICCIH-ESPANHA, 2018, p. 22). Até mesmo as chaminés industriais fazem parte dessas paisagens deixadas nos espaços urbanos, marcando a presença fabril.

A documentação de um sítio industrial é mencionada na Carta de Nizhny Tagil (2003), dentro de um conjunto de fatores e valores históricos, sociais, tecnológicos, científicos e estéticos, intrínsecos aos próprios sítios, mas sem maiores explicações. A documentação de uma instalação industrial, assim como das estruturas e infraestruturas que permitiram seu desenvolvimento, consiste na reunião de elementos comprobatórios não só da trajetória do estabelecimento, mas de tudo que está relacionado à vida dentro e fora da instalação industrial, incluindo seu funcionamento e, também, a passagem de homens e mulheres, trabalhadores e trabalhadoras, pelo local. A partir desses elementos coletados é possível traçar a importância dos sítios industriais e fornecer maiores informações ao público em geral, através de exposições, catálogos, livros etc. O mais interessante é perceber que para tal coleta, a instalação não necessita ter findado suas atividades. Bom exemplo foi a exposição sobre a história da Granado⁹⁶, comemorando seus 150 anos de existência na cidade do Rio de Janeiro. Essa Farmácia que, desde 1870 fabrica seus próprios produtos e foi por alguns anos a farmácia oficial da família imperial brasileira, está ainda em funcionamento na cidade.

Um dado importante, que muitas vezes passa despercebido, ou pelo menos não é mencionado nas já citadas Cartas, se refere à indumentária e aos equipamentos de proteção individual (EPIs). Vale lembrar que esses equipamentos só passaram a ser obrigatórios na década de 1940, com a “Consolidação das Leis Trabalhistas” (CLT)⁹⁷, por meio do Decreto-lei nº 5.452, de 1 de maio de 1943, no seu artigo 160. Este determina que para todas as atividades de risco, o empregador forneça esses equipamentos, que são dispositivos adequados utilizados pelo trabalhador, individualmente, visando protegê-lo de ameaças à sua segurança e à sua saúde no exercício do trabalho⁹⁸. Com base nessa informação, podemos imaginar quantos

⁹⁶ A Exposição “A botica mais tradicional do Brasil”, realizada no Museu Histórico Nacional (MHN/RJ), trouxe uma mostra interativa e sensorial, com fotos, documentos e objetos que contam a história de uma das mais conhecidas farmácias brasileiras. A exposição foi inaugurada no dia 15 de janeiro de 2020 e tinha previsão de término para o dia 3 de maio de 2020. Contudo, por conta da pandemia de Covid-19, a exposição foi fechada, sendo possível uma visita virtual a exposição no sítio oficial do MHN. Foi reaberta em 2 de setembro de 2020 e encerrada em 30 de outubro de 2021.

⁹⁷ BRASIL. **Decreto-lei nº 5.452, de 1 de maio de 1943**. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. Brasília, DF: Presidência da República, [20--]c. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm. Acesso em: 9 out. 2021.

⁹⁸ BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. **Norma Reguladora 6**. Equipamento de Proteção Individual. Curitiba: Normas Legais, [2018?]. Texto dado pela Portaria SIT n.º 25, de 15 de outubro de 2001. Disponível em: <http://www.normaslegais.com.br/legislacao/trabalhista/nr/nr6.htm>. Acesso em: 9 out. 2021.

acidentes de trabalho foram ocasionados por falta de legislação e material de segurança anteriormente à década de 1940.

O inventário, ferramenta necessária para se mapear e conhecer a amplitude do empreendimento industrial, é mencionado na Carta de Nizhny Tagil (2003) como um componente fundamental para o estudo do patrimônio industrial. Contudo, a Carta apenas destaca, de modo geral, por exemplo, que o “inventário completo, das características físicas e das condições de um sítio, deve ser conservado em um arquivo público” (TICCIH, 2003, p. 5) e que a elaboração desse inventário deve seguir modelos e bases de dados internacionais, sem citar exemplos. Assim, não especifica o que deve contemplar um inventário de uma instalação industrial, correndo-se o risco, por exemplo, de não se levar em conta objetos variados utilizados no dia a dia do trabalho.

Existem algumas formas de se compreender a rotina do trabalho, como mencionamos acima ao tratar dos inventários, mas também, pode-se registrá-la através das memórias coletivas dos trabalhadores, que se formam a partir de memórias individuais dentro de um processo de interação social (POLLAK, 1992, p. 201). Essas memórias trazem percepções e opiniões dos trabalhadores e trabalhadoras sobre seus ofícios, seu ambiente de trabalho, moradia e momentos de descontração. A Carta de Sevilha (2018) traz uma importante contribuição à essas memórias, lembrando mais uma vez, da participação feminina nos processos econômicos e que os estudos do patrimônio industrial devem contemplá-las (TICCIH-ESPANHA, 2018, p. 22). De modo geral, a atuação das mulheres no setor produtivo, principalmente no fabril e no industrial, acaba sendo invisível quando se analisa a classe como um todo (SOUZA-LOBO, 1991, p. 118) e, como vimos no decorrer desta tese, a presença feminina era uma constante. Havia setores compostos exclusivamente por mulheres, principalmente nas indústrias têxteis, que apesar disso recebiam salários menores do que os dos homens. Essas memórias vão além do trabalho em si, mas contemplam também os hábitos, as comemorações, os costumes etc.

Com base no que entendemos sobre a configuração do patrimônio industrial, a partir das Carta de Nizhny Tagil (2003) e de Sevilha (2018), acreditamos na possibilidade de termos contribuído, com o desdobramento desse vasto leque de viabilidades trazidas pelo processo de industrialização e desindustrialização. Como todo patrimônio cultural, o patrimônio industrial continua acompanhando as mudanças na sociedade e as alterações nos setores que lhes conferem valor. Assim, no próximo capítulo, analisaremos se as políticas de preservação do patrimônio cultural protegem

os patrimônios industriais que apresentamos e se as legislações culturais vigentes tutelam essa categoria de patrimônio.

CAPÍTULO III

PANORAMA DAS POLÍTICAS DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL NO RIO DE JANEIRO: uma análise em relação ao patrimônio industrial

CAPÍTULO III - PANORAMA DAS POLÍTICAS DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL NO RIO DE JANEIRO: uma análise em relação ao patrimônio industrial

O terceiro capítulo traz um panorama das políticas de preservação do patrimônio cultural na cidade do Rio de Janeiro e de como essas políticas refletem na preservação do patrimônio industrial. Para desenvolvermos esse tema, traçamos um breve panorama das políticas de preservação do patrimônio cultural nas três esferas do poder e as legislações específicas sobre esse patrimônio que, na maioria das vezes, embasam essas políticas de preservação do patrimônio cultural. A partir desse panorama, analisaremos se essas políticas e a legislação específica sobre patrimônio cultural vigente no Brasil alcançam o patrimônio industrial.

3.1- Panorama das Políticas de Preservação do Patrimônio Cultural no Brasil: reverberações na cidade do Rio de Janeiro

As políticas de preservação do patrimônio cultural brasileiro consistem em ações e diretrizes capazes de formular instrumentos para a salvaguarda desse patrimônio, muitas vezes ancoradas em legislação específica sobre o patrimônio. Ao longo dos anos, essas políticas ampliaram suas ações, buscando refletir de forma consistente a diversidade cultural brasileira, em consonância com os atuais conceitos de patrimônio cultural (PORTA, 2012, p. 11). Contudo, a aplicação dessas políticas de preservação ao patrimônio cultural brasileiro e, em especial, ao do Rio de Janeiro, oscila com maior ou menor incidência conforme as mudanças políticas e econômicas pelas quais passa a sociedade.

De modo geral, o termo preservação está muito associado à noção de proteção, de salvar alguma coisa ou um conjunto de elementos que se encontra em perigo da destruição, da degradação, da depredação ou do roubo (DESVALLÉES; MAIRESSE, 2011, p. 453). A preservação pode ser realizada por diversas ações como o tombamento, o registro, o inventário, a adaptação de edificações para novos usos, dentre outras⁹⁹, e por diversos agentes públicos ou privados.

No Brasil, para os órgãos oficiais de proteção do patrimônio cultural, a preservação assume um caráter mais voltado para as “gestões práticas” (SANT’ANNA, 2015, p. 2), que consiste em um conjunto de ações voltadas para a implementação de

⁹⁹ Outras ações possíveis: restauração, acondicionamento, segurança, intervenção em cidades históricas, ações de apoio e fomento etc.

instrumentos de identificação, proteção e gestão. O tombamento é um desses instrumentos, por muitos anos identificado como o único instrumento de acautelamento. Esse procedimento de “preservação” pode ocorrer por iniciativa individual, coletiva ou por parte da sociedade que não está vinculada ao aparelho estatal, apesar de ser, no Brasil, uma prática própria do Estado, ancorada em legislação específica do patrimônio cultural, que abordaremos mais adiante. Nesse caso, remete ao processo de “patrimonialização” oficial e institucionalizado, do qual já mencionamos. Mas, como bem abordado por Serra (1991, p. 45), “atribuir valores especiais mnemônicos, cognoscitivos, éticos, estéticos ou afetivos a algo originalmente produzido ou praticado com outros propósitos é, antes de tudo, uma prática humana, social e ancestral”, dessa forma, essa ação não deve se restringir unicamente ao Estado, principalmente, se considerarmos a extensão do patrimônio cultural e as dimensões do território nacional (PORTA, 2012, p. 16).

Contudo, as políticas de preservação do patrimônio cultural brasileiro ainda têm uma forte interferência do Estado, sendo assumida no âmbito federal, pelo Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), atual Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Criado na década de 1930, o SPHAN assumiu o tombamento como o seu principal meio de preservação do patrimônio da nação, através do Decreto-lei nº 25, de 30 de novembro de 1937. O órgão oficial de preservação do patrimônio cultural foi instituído no Estado Novo, em um regime político totalitário e centralizador, comandado por um grupo de intelectuais muito preocupados com a preservação do patrimônio nacional. O novo órgão tinha por prerrogativa, baseado na legislação recém-criada, a valorização de edificações vinculadas a fatos memoráveis da história do Brasil e pelo seu excepcional valor histórico, arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico. Explicitando sobre esse tema, Janice Gonçalves acrescenta que:

A dimensão nacional e o caráter excepcional deveriam ser, portanto, interpretados pelos funcionários e colaboradores do SPHAN e conseqüentemente vislumbrados nos bens selecionados e protegidos pelo órgão [...] e que no crucial trabalho de interpretação e produção simbólica do que seria reconhecido como patrimônio histórico e artístico nacional, o passado colonial, lido na chave da experiência de conquista e colonização do território pelos portugueses, viria a conformar a linha fundamental de articulação do tombamento. Em parte, justificada pelo órgão em função da necessidade de atuar em prol da preservação de bens em situação de risco e ao mesmo tempo dar visibilidade às atividades, as ações de proteção recairiam privilegiadamente sobre o patrimônio edificado (GONÇALVES, 2012, p. 145-146).

Essa política de preservação do patrimônio adotada pelo Brasil na primeira metade do século XX seguiu um modelo francês estatal e centralizador, consolidado no século XIX, em torno da noção de patrimônio, objetivando atender a interesses políticos do Estado (FONSECA, 2005, p. 62). A partir daí, as edificações no Brasil e, em especial no Rio de Janeiro, passaram pelo processo de valorização através dos tombamentos. E como explicitado na citação acima, quem valorava os bens a serem preservados eram os técnicos do SPHAN, grupo formado por arquitetos, historiadores, artistas e/ou intelectuais modernistas, em parceria com seus colaboradores¹⁰⁰ de diversas partes do país.

Como bem já mencionamos, as políticas de preservação do patrimônio cultural brasileiro estão muito associadas à noção de patrimonialização. Uma vez que, o “patrimônio reconhecido pelo Estado corresponde a um recorte que se faz na produção cultural dos grupos sociais” (SANT’ANNA, 2015, p. 3).

Por uma questão histórica, os tombamentos inicialmente estavam associados à natureza material do patrimônio cultural. Durante muitos anos a tônica dos discursos dos agentes do patrimônio cultural, de modo geral, recaía, inicialmente, sobre as estruturas arquitetônicas e seus estilos (estética). Como também já mencionamos, no capítulo anterior, a partir da década de 1970, surge, dentro da estrutura do SPHAN, por parte de um grupo que reunia diversos intelectuais com forte participação na vida cultural da década de 1930, maior preocupação, na proteção das referências culturais até então não privilegiadas como a cultura popular e a indígena (SANTOS, 1996, p. 77).

Segundo Santos (1996), Lúcio Costa ao redigir o “Plano para a Divisão de Estudos e Tombamento” demonstrava angústia e perplexidade:

A grande maioria das obras de valor não é considerada no âmbito nacional – aquelas qualidades de exceção reclamadas pela legislação atual [**Decreto-lei nº 25, de 30/11/1937**] para que a proteção do Estado se torne efetiva. São obras de excepcional significação regional, ou apenas local, que seria do maior interesse preservar, mas que não se enquadram nem no espírito nem na letra da lei, por isso não apresentam características de ‘monumento nacional’. (PÉSSOA, 2004, p. 88-89, *apud* SANTOS, 1996, p. 147, grifo nosso).

¹⁰⁰ Profissionais ou estudiosos arrematados pelo órgão federal para auxiliar os técnicos do SPHAN em atividades técnicas ou administrativas de proteção de bens de interesse para a preservação, sem vínculo funcional. Eles forneciam indicações de bens e procediam ao levantamento e estudos preliminares com vistas a possíveis tombamentos (GONÇALVES, Janice. O SPHAN e seus colaboradores: construindo uma ética do tombamento (1938-1972). *In*: CHUVA, Márcia; NOGUEIRA, Antonio Gilberto Ramos (org.). **Patrimônio cultural**: política e perspectivas de preservação no Brasil. Rio de Janeiro: Mauad X: FAPERJ, 2012, p. 149).

Esses temas posteriormente passaram a ser abordados a partir da Constituição Federal de 1988 (CF/88) (BRASIL, 2019, p.170-171), que dentre outros aspectos aponta para os bens de natureza imaterial, como celebrações, expressões, modos de viver dos diversos grupos formadores da sociedade brasileira e da importância de preservar esses bens, chamando atenção para a necessidade de contar com a participação da sociedade nessas ações.

Nesse sentido, tanto o pensamento de Fonseca (2003, p. 61-62), como de Gonçalves (2012), enfatizam que esse viés da preservação - o tombamento -, que perdurou por mais de sessenta anos como único meio de proteção do patrimônio material no Brasil, só reforçou a ideia de que as políticas de preservação desenvolvidas para essas categorias de patrimônio (histórico, arqueológico e etnográfico e artístico) são profundamente conservadoras e elitistas e que os critérios utilizados para esses acautelamentos acabam por privilegiar bens associados a grupos sociais com fortes vínculos europeus, identificados no Brasil com as classes dominantes. Segundo Pierre Bourdieu (1989, p. 10), esse tipo de manipulação realizada pela classe dominante tem um valor simbólico que reflete disputas de poder envolvendo seleções e esquecimentos estruturados por quem detêm maior poder para criá-los e mantê-los. Assim, apresentam a ideologia da classe dominante como um produto coletivo e coletivamente apropriado, servindo interesses particulares que tendem a apresentar como interesses universais.

E dessa forma, foram tombadas também edificações criadas para a produção de bens de consumo, uma delas foi a quinta sede da Casa da Moeda do Rio de Janeiro, construída especificamente para abrigar a fábrica de moedas e papéis valorados. O prédio, que se encontra na atualidade ocupado pelo Arquivo Nacional, foi tombado em 1938, pelos seus valores históricos e artísticos.

Os tombamentos dos anos subsequentes a 1938 seguem o mesmo padrão, alterando-se apenas a valorização estética (estilo)¹⁰¹. Nos anos de 1970, esse padrão começa a ser alterado, atendendo as novas demandas da sociedade, organizadas em associações de moradores ou de classes profissionais (MOTTA, 2000, p. 55) e, principalmente, em relação ao meio ambiente. A proposta era pela valorização do potencial turístico e sustentável do bem a ser tombado. Nesse sentido, o universo do patrimônio, já inserido num contexto mais amplo, “foi levado a refletir sobre novas

¹⁰¹ Com a aposentadoria de Rodrigo Melo Franco de Andrade, sendo substituído por Renato Soeiro (arquiteto), tendo Lúcio Costa (arquiteto), como chefe da Divisão de Estudos e Tombamentos, os novos acautelamentos, passaram a valorizar a arquitetura moderna, em consonância como com as demandas da época, cujo “processo acelerado de urbanização e industrialização da política modernizadora do governo JK, escolheu como expressão de seu governo a arquitetura moderna” (OLIVEIRA, 2008, p. 124).

possibilidades de fronteiras, motivadas por outras dimensões de pertencimento que não a nação, em um universo particular das identidades locais” (CHUVA, 2012, p. 73). E, segundo Fonseca (2005, p. 201), nesse período, os critérios de atribuição de valores adotados pelo SPHAN, começam a ser questionados. Assim, em relação à questão arquitetônica, se passou a reconhecer o valor específico de cada estilo de época, mas ainda muito arraigado à questão estética. Nesse período também é criado em 1975, o Conselho Nacional de Referência Cultural (CNRC), que tinha como proposta mapear, documentar e compreender a diversidade cultural do país, o qual já mencionamos no capítulo anterior. Essa mudança de paradigma trouxe diversos conflitos que, mais tarde, vão se refletir na avaliação de estruturas de cunho notadamente funcional. Segundo Fonseca:

A crítica à hierarquia de valores até então adotada terminou por provocar várias consequências na prática de tombamentos. [...] a adoção de um ponto de vista que relativiza os juízos de valor propicia o deslocamento da questão de uma instância exclusivamente técnica para uma instância política. [...] o recurso à autoridade de quem julga torna-se insuficiente, e os pontos de vista, de outros atores, passam a ser levados em conta. Além dos argumentos técnicos, é preciso recorrer também à capacidade de argumentação e à habilidade política (FONSECA, 2005, p. 202).

O caráter restritivo, centralizador e conservador adotado pelos avaliadores da instituição, levou a esse cenário de mudança, mencionado na citação acima. Na presente tese defendemos que a avaliação e a estipulação de critérios devem ser técnicos, realizados por profissionais que tenham expertises relacionadas ao patrimônio em questão. A equipe deve ser multidisciplinar e, ainda quando a edificação a ser valorada distancia-se das especialidades do grupo, é necessário buscar ajuda externa, mas sempre técnica. Durante muitos anos as equipes técnicas do órgão federal de proteção do patrimônio cultural eram compostas, na sua maioria, por arquitetos oriundos da Escola de Belas Artes, artistas plásticos, engenheiros e fotógrafos, que eram os responsáveis pela elaboração de critérios de seleção. E, segundo Oliveira (2008, p. 121), só mais tarde compuseram a equipe arqueólogos e museólogos, e, mais recentemente, historiadores, conservadores e antropólogos.

Segundo Motta (2000, p. 59), o cenário político e econômico da época, com a redemocratização do Brasil, o fim do “regime militar” e o aumento da participação de grupos organizados por maior qualidade de vida nas cidades, favoreceu os novos discursos do patrimônio. Esses passaram a ter como objetivo da preservação o valor regional, local e comunitário e, com isso, buscava-se constituir um patrimônio com o

qual o cidadão se identificasse. O próprio Aloísio Magalhães vislumbrava o patrimônio para além da sua capacidade turística. Segundo ele:

Eu acho que a gente deveria falar muito mais em dinamizar, em usar [o patrimônio cultural] no sentido social: o uso comunitário. E uso é uma coisa muito mais ampla. Se no caso preciso da restauração de um conjunto em Salvador, **[por exemplo]** ele vai ter benefício em relação ao melhor ritmo de turismo, ele tem muito mais quando você verifica o revocacionamento da comunidade em torno daquela área. Você tem outros fatores que são muito mais poderosos, muito mais importantes na definição de uma consciência brasileira sobre bens culturais (MAGALHÃES, 1985, p. 182, grifo nosso).

Com base nesse novo direcionamento dado por Aloísio Magalhães, nos anos posteriores houve um aumento nos requerimentos de tombamentos, das pessoas que os solicitavam e uma maior diversificação dos bens, que passaram a incluir fábricas, estações ferroviárias, vilas operárias, dentre outros. A preservação do patrimônio passa a ter outras demandas e motivações, valorizando outros espaços de memória (OLIVEIRA, 2008, p. 128).

Entre as décadas de 1970 e 1990, foram tombadas pelo IPHAN 16 estruturas arquitetônicas ligadas ao desenvolvimento industrial no país, sendo 3 na cidade do Rio de Janeiro (Anexo B). Diante das edificações que compõem o universo industrial, o quantitativo de bens tombados no período citado ainda é bastante irrisório, apesar da ampliação da categoria patrimônio. Segundo Oliveira (2008, p. 128), “Os técnicos do IPHAN, não estavam preparados para selecionar e proteger ‘coisas’ estranhas ao patrimônio”. Nesse mesmo período, 37 solicitações de tombamento entre instalações e bens móveis associados ao processo industrial foram indeferidos (Anexo C), sendo 8 no Rio de Janeiro e 18 em situação de instrução¹⁰² (Anexo C). Dos 18 processos que estavam e ainda estão em situação de instrução, três foram indeferidos (Anexo C).

Assim, podemos perceber que as solicitações de tombamento para as edificações que posteriormente foram identificadas como patrimônio industrial, já eram solicitadas desde a década de 1970, por outros grupos fora da instituição, como as associações de moradores, por exemplo. Contudo, o reconhecimento do valor dessas edificações se dava por outros critérios. Dessa forma, as solicitações e os indeferimentos continuaram, provavelmente ainda pela dificuldade dos técnicos de considerar patrimônio algo diferente daquilo que a instituição tradicionalmente valorava.

¹⁰² É uma fase do processo de tombamento, que consiste na justificativa técnica, histórico, levantamento arquitetônico do bem a ser tombado, com fotos e plantas.

Muitas das solicitações indeferidas pelo órgão federal acabaram sendo absorvidas pelas instituições estadual e municipal, como veremos mais adiante.

Assim, como verificamos, o que atualiza a concepção de patrimônio cultural são as demandas da sociedade e, as políticas de preservação do patrimônio cultural adotadas pelo IPHAN que, procuraram acompanhar as mudanças sociais. Podemos afirmar que, a partir da promulgação da Constituição Cidadã (1988), já mencionada, houve uma mudança de paradigma em relação às políticas de preservação do patrimônio cultural no âmbito nacional. A Constituição, de certa forma, ampliou não só as políticas de preservação aplicadas no país, mas também, e principalmente, a responsabilidade para a efetivação dessas políticas.

Diante dos novos tempos e de solicitações cada vez mais prementes da sociedade moderna em participar das decisões institucionais, a partir dos anos 2000, a política de preservação do patrimônio do IPHAN, muito ancorada na atualização conceitual do termo patrimônio, passou a incorporar novas demandas, rompendo, desta forma, as fronteiras do que se entendia como patrimônio histórico e artístico. A instituição do registro de bens de natureza imaterial, oficializado pelo Decreto nº 3.551, de 04 de agosto de 2000, foi o primeiro passo para essa mudança de paradigma, ampliando as competências das políticas de preservação do patrimônio do IPHAN e alargando seu significado social (PORTA, 2012, p. 11).

A partir dessa percepção mais abrangente de patrimônio, principalmente valorizando os diversos legados culturais existentes no país, deu-se início às primeiras ações de inventário e registro dessa nova categoria de patrimônio - imaterial (2000). Outras ações se seguiram como o “Programa Nacional de Patrimônio Imaterial” (2004), identificando as áreas dos remanescentes dos quilombos e promovendo os primeiros tombamentos (2002). Cabe destacar também o reconhecimento do legado da imigração, a partir do programa “Legado da Imigração”, com o tombamento de bens relacionados às contribuições alemã, italiana, ucraniana e polonesa em Santa Catarina (2007), podendo se estender a outras partes do país; o tombamento da Casa de Chico Mendes (2008), como representante de uma luta em defesa do meio ambiente e como testemunho de um processo social importante para o Brasil; a criação da chancela “Paisagem Cultural” (2009), através da portaria do IPHAN nº 127 de 30 de abril¹⁰³; os

¹⁰³ INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Portaria Iphan nº 127 de 30/04/2009**. Estabelece a chancela da Paisagem Cultural Brasileira. Brasília, DF: Normas Brasil, 2009. Disponível em: https://www.normasbrasil.com.br/norma/portaria-127-2009_214271.html. Acesso em: 6 nov. 2021.

primeiros tombamentos de locais sagrados dos povos indígenas do Xingu (2010); de acervos referentes ao patrimônio naval, como quatro embarcações tradicionais; e os bens do Museu do Mar (PORTA, 2012, p. 13). Exemplo de destaque nesse quadro é o patrimônio ferroviário, que passou para a chancela do IPHAN, após a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), em 2007, através da Lei nº 11.483, de 31 de maio¹⁰⁴. Todas essas ações e ainda outras desenvolvidas pelo IPHAN têm como objetivo, além da preservação do patrimônio cultural brasileiro, permitir o compartilhamento e a difusão dessas informações. Segundo Porta:

Esse conjunto de ações vem representando um reencontro do país com sua trajetória histórica, documentada em legados de diferentes naturezas e origens. Representa também uma democratização da política de preservação. Os diferentes universos culturais a serem identificados, pesquisados e preservados trouxeram novos interlocutores e novos atores sociais para a política de patrimônio, antes dela alheios ou apartados. Progressivamente, grupos de diversos lugares e origens começam a se reconhecer nas ações de preservação e a lhes atribuir importância (PORTA, 2012, p. 13).

A partir dessas iniciativas de valorização da diversidade cultural brasileira, como bem apresentado na citação acima, muito em função da participação de organizações sociais e das comunidades envolvidas, outras ações mais incisivas em prol da preservação do patrimônio cultural brasileiro vêm sendo implementadas, como a autorização, acompanhamento e fiscalização de intervenções, principalmente em áreas de valor histórico, como no Centro do Rio de Janeiro, por exemplo, e mais recentemente o licenciamento ambiental objetivando minimizar os impactos sobre o patrimônio cultural.

Na atualidade, assim como ocorreu na década de 1990, as políticas de preservação do patrimônio cultural brasileiro vêm passando por algumas dificuldades, fruto das constantes instabilidades políticas. Semelhante à década mencionada, vem ocorrendo, nos últimos tempos, um desmonte das estruturas de gestão cultural, resultando na quase paralização das atividades culturais, redução dos investimentos e pouca valorização dos profissionais. Sem contar os impactos na cultura ocasionados pela pandemia de Covid-19 no país e no mundo.

BRASIL. **Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007.** Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, [2007?]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/11483.htm. Acesso em: 30 jan. 2022.

Diante do exposto, podemos perceber que as diversas políticas de preservação do patrimônio cultural implantadas pelo IPHAN, sendo algumas ancoradas em legislação específica, podem ser associadas ao patrimônio industrial, apesar de, na maioria das vezes, não estarem explicitamente especificadas para essa categoria de patrimônio. Contudo, devemos também considerar que as políticas de preservação do patrimônio cultural devam ser o mais abrangentes possível, como podemos constatar a partir da análise do Quadro 2 a seguir.

Quadro 2 - Políticas de Preservação do Patrimônio Cultural do IPHAN, a partir de legislações, que se relacionam, de alguma forma, com o patrimônio industrial.

POLÍTICAS DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL DO IPHAN			
Ações/Ferramentas	Ano	Legislação	Definição
Tombamento	1937	Decreto-lei, nº 25, de 30/11/1937	Organiza a proteção do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
Patrimônio Arqueológico	1961	Lei nº 3.924, de 26/07/1961	Dispõe sobre os monumentos arqueológicos e pré-históricos
Registro	2000	Decreto nº 3.551, de 04/08/2000	Institui o registro de bens culturais de natureza imaterial e cria o Programa Nacional do Patrimônio Imaterial, implantado em 2004
Patrimônio Ferroviário	2007	Lei nº 11.483, de 31/05/2007	Atribuiu ao IPHAN a responsabilidade de receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA)
PAC Cidades Históricas	2013	-	Programa de Preservação de Cidades Históricas (chamada pública)
Política do Patrimônio Cultural Material ¹⁰⁵	2018	Portaria nº 375 19/09/2018	Institui a Política de Patrimônio Cultural Material do IPHAN

¹⁰⁵ A partir dessa política do patrimônio cultural, instituída em 2018, com o objetivo de definir ações, processos de identificação, reconhecimento, proteção, normatização, dentre outros procedimentos e face às demandas da sociedade por maior participação, principalmente na identificação daqueles patrimônios que a representem, essa nova política, instituída pelo IPHAN, “que “consolida princípios, premissas, objetivos, procedimentos e conceitos para a preservação do Patrimônio Cultural Brasileiro de natureza

Fonte: IPHAN. Brasília, DF, 2014. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/>. Acesso em: 15 nov. 2021.

As ações apresentadas no quadro anterior demonstram que, de certa forma, as políticas de preservação do IPHAN contemplam o patrimônio industrial. O tombamento, como já vimos, é um ato administrativo, regulado pelo Decreto-lei nº 25, de 30 de novembro de 1937. Esse meio de preservação do patrimônio cultural se aplica aos bens de natureza material, que são enquadrados nos quatro “Livros de Tombo” já mencionados. Desta forma, mesmo as edificações de cunho notadamente funcional, que serviram à produção de bens de consumo, acabam sendo beneficiadas pela ação do tombamento, seja pelos seus valores históricos, artísticos, arqueológicos ou científicos¹⁰⁶ (BRASIL, 2019, p. 171). Suas características mais específicas, ou seja, seu caráter industrial, tecnológico, operacional e social, acabam sendo direcionadas e contempladas por entidades não governamentais, formadas por profissionais de diversas áreas do conhecimento que se organizam em prol da valorização desse tipo de patrimônio que, na realidade, constituem objeto de estudo para seus integrantes. A partir dessas organizações, como o TICCIH e o ICOMOS, por exemplo são produzidos documentos, como cartas, recomendações, declarações, que corroboram com as ações preservacionistas já existentes, sinalizando aspectos até então não observados na valorização do patrimônio industrial.

A proteção do patrimônio arqueológico brasileiro também apresenta pontos de contato com a preservação do patrimônio industrial. A preocupação em salvaguardar esses bens de natureza material já era mencionada no Decreto-lei nº 25, de 1937, quando trata do excepcional valor arqueológico do patrimônio histórico e artístico nacional, na Lei nº 3.924, de 1961¹⁰⁷, quando dispõe sobre os monumentos arqueológicos e pré-históricos de qualquer natureza existentes no território nacional e na Constituição Federal de 1988 que incluiu os sítios urbanos, arqueológicos e científicos como patrimônio cultural sujeitos à proteção federal. Essa legislação, ao tratar dos bens arqueológicos como patrimônio cultural, abre precedentes para os vestígios e

material que se formaram e modificaram ao longo das décadas”, consolidada, a partir de consulta pública, permitindo que toda a sociedade desse sua contribuição. Não só pessoas físicas, como também instituições públicas e privadas contribuíram com o texto final. Essa situação mostra uma mudança nos procedimentos do IPHAN em relação ao patrimônio cultural brasileiro (INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Política do patrimônio cultural material**. Brasília, DF, 2014a. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1837>. Acesso em: 15 nov. 2021).

¹⁰⁶ Em relação ao patrimônio científico, até a presente data, apenas o acervo do Museu de Astronomia e Ciências Afins – MAST, oriundo do Observatório Nacional (RJ) foi tombado com base em valores científicos.

¹⁰⁷ INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Lei nº 3.924, de 26 de julho de 1961**. Dispõe sobre os monumentos arqueológicos e pré-históricos. Brasília, DF: IPHAN, [2001]. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Lei_3924_de_26_de_julho_de_1961.pdf. Acesso em: 5 nov. 2021.

ruínas fabris e industriais deixados na paisagem urbana, fruto da desindustrialização, ou seja, do abandono de antigos métodos de produção, passando a ser caracterizados como arqueologia da indústria ou arqueologia industrial, como já mencionamos no capítulo anterior. Os estudos da arqueologia industrial, surgidos na Europa, com mais ênfase na década de 1950, face às destruições de edificações fabris, vão além da coleta desses vestígios industriais. Como bem explicitado por Thiesen (2006, p. 2), esses estudos devem compreender as “mudanças sociais, econômicas e culturais decorrentes do crescimento da organização capitalista na indústria, a partir da interpretação das suas evidências materiais”.

Com o surgimento do “Registro” de bens de natureza imaterial, instaurado pelo Decreto nº 3.551, vimos que as políticas de preservação do patrimônio cultural, na esfera federal, vêm se adequando às demandas da sociedade atual, principalmente em se tratando de representatividade étnica e reconhecimento da cultural regional, absorvendo cada vez mais a participação das comunidades. Contudo, esse mesmo patrimônio cultural, apesar de incluir algumas estruturas arquitetônicas industriais tombadas, ainda não incorporou em suas ações de preservação as questões imateriais do patrimônio operário, por exemplo. Isso significa dizer que as estruturas e infraestruturas que permitiram o desenvolvimento industrial, e que compõem o patrimônio cultural brasileiro, se encontram esvaziadas de sentido social. Assim, cabe questionar se é uma deficiência dos agentes em identificar essas potencialidades nessas edificações ou uma falta de solicitação dos grupos representativos desse patrimônio. Até o presente momento, os bens de natureza imaterial registrados pelo IPHAN, que vêm passando pelo processo de identificação, restringem-se à imaterialidade da cultura popular, indígena e afro-brasileira, como já mencionamos.

Quanto ao vasto patrimônio ferroviário, parte integrante do patrimônio industrial formado pelas estruturas e infraestruturas de transporte que contribuíram para o desenvolvimento industrial, tanto no escoamento da produção como no transporte de trabalhadores, esse engloba bens imóveis e móveis: edificações como estações, armazéns, rotundas, terrenos e trechos de linha, material rodante, locomotivas, vagões, carros de passageiros, maquinário, além de mobiliário, relógios, sinos, telégrafos e acervos documentais. A partir do inventário da própria “Rede Ferroviária”, foram identificados mais de 52 mil bens imóveis e 15 mil bens móveis, como de valor histórico pelo “Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário” (Preserfe), desenvolvido à época, pelo Ministério dos Transportes, órgão até então responsável pela gestão da RFFSA (IPHAN, 2014b, p. 1).

Esse é o maior acervo associado ao patrimônio industrial que está sob a tutela do IPHAN. Segundo o próprio órgão de preservação do patrimônio cultural brasileiro, “a gestão desse acervo constitui uma nova atribuição do IPHAN” (IPHAN, 2014b, p. 1), que instituiu a “Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário”, através da Portaria nº 407, de 21 de dezembro de 2010¹⁰⁸. Na lista atual, constam 592 bens inscritos até 23 de setembro de 2021 (IPHAN, 2021), sendo 60 no Estado do Rio de Janeiro e 3 na capital fluminense (Anexo D).

A avaliação desses bens é feita pelas equipes técnicas das superintendências estaduais do IPHAN onde estão instaladas essas estruturas e infraestruturas de transporte. Posteriormente, esses bens passaram pela “Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário” (CAPCF), cuja atribuição é “decidir acerca do valor histórico, artístico e cultural de bens móveis e imóveis (IPHAN, 2010, p. 2). A decisão por fim, é homologada pela Presidência do IPHAN (IPHAN, 2014b, p. 1). A incorporação do patrimônio ferroviário da extinta RFFSA ao IPHAN abre outro precedente, pois, a partir desse acervo, a equipe do IPHAN começa a valorizar acervos de caráter mais funcional, uma vez que a legislação para tal reconhecimento já existe.

Outra ação desenvolvida pelo IPHAN em prol da preservação do patrimônio cultural, que também alcança o patrimônio industrial, foi o desenvolvimento do PAC Cidades Históricas.

O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), iniciado em 2007, é uma iniciativa do governo federal coordenada pelo Ministério do Planejamento que promoveu a retomada do planejamento e execução de grandes obras de infraestrutura social, urbana, logística e energética do Brasil. Em 2013, de forma até então inédita na história das políticas de preservação, o Ministério do Planejamento autorizou a criação de uma linha destinada exclusivamente aos sítios históricos urbanos protegidos pelo Iphan, dando origem ao PAC Cidades Históricas. Para atender às cidades que possuem bens tombados pelo Iphan **[foram executadas]** obras de restauração de edifícios e espaços públicos, em 44 cidades de 20 estados brasileiros. Coube ao Instituto a concepção dessa linha do PAC, que está sendo executada com a cooperação com diversos coexecutores, em especial os municípios, universidades e outras instituições federais, com apoio técnico da Caixa Econômica Federal (CAIXA) e de governos estaduais (PROGRAMA DE PRESERVAÇÃO DE CIDADES HISTÓRICAS, 2018, p. 1, grifo nosso).

¹⁰⁸ IPHAN. **Portaria nº 407, de 21 de dezembro de 2010**. Dispõe sobre o estabelecimento dos parâmetros de valoração e procedimento de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária, em conformidade com o art. 9º da Lei n.º 11.483/2007. Brasília, DF: IPHAN, 2010. Disponível em: [http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Portaria%20de%202010_12_21%20-%20No%20407%20\(1\).pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Portaria%20de%202010_12_21%20-%20No%20407%20(1).pdf). Acesso em: 10 nov. 2021.

As obras desenvolvidas pelo PAC Cidades Históricas, referentes à restauração, revitalização e, em alguns casos, implantação de equipamento cultural, foram percebidas, também, em edificações oriundas da indústria. Dos 20 estados brasileiros mencionados na citação acima, quase todos possuíam alguma instalação fabril ou alguma infraestrutura que passou por intervenção do “Programa de Preservação de Cidades Históricas”. As edificações que sofreram intervenções estavam, de certa forma, envolvidas no desenvolvimento industrial das localidades. Das 426 ações desenvolvidas listadas (PROGRAMA DE PRESERVAÇÃO..., 2018), 34 estão associadas ao processo industrial (Anexo E), sendo 4 intervenções diretamente ligadas a edificações que abrigaram atividades fabris, como a restauração da Fábrica São Luís, em São Luís (MA); a restauração da antiga Fábrica de Gelo, em João Pessoa (PB); a restauração da antiga Fábrica Trzan, em Santo Amaro (BA); e a restauração dos antigos galões da Fábrica de Tecidos (CE), para implementação do Memorial da Indústria Têxtil, no Campus da Universidade Federal do Ceará.

Essa nova fase do IPHAN, de trabalhar de forma mais participativa, em parceria com os governos e as comunidades, fez a diferença a partir das ações citadas. Segundo Porta (2012, p. 68), foi realizada chamada pública, para a adesão dos municípios ao PAC das Cidades, bem diferente dos programas anteriores, nos quais os agentes do IPHAN eram os que elegiam as cidades beneficiadas.

Como forma de contemplar todas as ações de preservação do patrimônio brasileiro desenvolvidas pelo IPHAN desde sua criação foi instituída a “Política do Patrimônio Cultural Material”, através da Portaria nº 375, de 19 de setembro de 2018¹⁰⁹. Essa política consiste em um norteador de ações e processos, consolidando premissas, objetivos, procedimentos e conceitos para a salvaguarda do patrimônio cultural através da identificação, reconhecimento, normatização, proteção, autorização, licenciamento, fiscalização, monitoramento, conservação, interpretação, promoção, difusão e educação patrimonial, relacionados à dimensão material do patrimônio (IPHAN, 2014a, p.1). A participação mais efetiva da sociedade, via consulta pública, é mais um marco das mudanças do IPHAN que vem se adequando às demandas da sociedade atual. Veremos a seguir como as políticas de preservação do patrimônio cultural, no âmbito estadual, abrangem o patrimônio industrial.

¹⁰⁹ INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Portaria nº 375, de 19 de setembro de 2018.** Institui a Política de Patrimônio Cultural Material do IPHAN e dá outras providências. Brasília, DF: IPHAN, 2018. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/PORTARIA%20375%20-%202018%20-SEI_IPHAN%20-%200732090.pdf. Acesso em: 15 nov. 2021.

3.2. Políticas de Preservação do Patrimônio Cultural no Estado do Rio de Janeiro

A entidade tutelada para a proteção do patrimônio cultural do Estado do Rio de Janeiro foi no passado a “Divisão do Patrimônio Histórico e Artístico” (DPHA). Criado em 1963¹¹⁰, ainda no Estado da Guanabara, esse órgão foi transformado em 1975, no Instituto Estadual do Patrimônio Cultural (Inepac), na fusão dos Estados do Rio de Janeiro e da Guanabara. O Decreto-lei nº 2, de 11 de abril de 1969¹¹¹, definia os bens integrantes do então Estado da Guanabara, instituía o tombamento provisório e definitivo e criava o Conselho Estadual do Tombamento (CET)¹¹².

Assim como no IPHAN, uma das primeiras políticas do órgão responsável pela proteção do patrimônio cultural do Estado, por influência do próprio órgão federal, foi a instituição do tombamento, como primeiro ato para salvaguardar os bens culturais do Estado. Os bens tombados passaram a ser inscritos também em quatro livros de tomo¹¹³, com as mesmas designações dos livros de tomo do IPHAN. E ainda, por determinação do Decreto-lei nº 2 de 1969, no § 3º, foi definido que seriam “inscritos nos livros estaduais os bens situados no território da Guanabara e tombados pelo órgão federal competente”. Assim, a priori, os referidos bens passaram a ter dupla proteção: federal e estadual.

A instituição do tombamento provisório e definitivo e o surgimento do CET interferiram diretamente na especulação imobiliária. O tombamento provisório impede,

¹¹⁰ Criado pelo Decreto nº 1.594, de 25 de março de 1963 (publicado no D.O.E, em 8/04/1963), e regulamentado pelo Decreto ‘N’ N. 346, de 31 de dezembro de 1964 (INSTITUTO ESTADUAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL. **Histórico**. Rio de Janeiro: INEPAC, [2008]. Disponível em: <http://www.inepac.rj.gov.br/index.php/home/historico>. Acesso em: 30 dez. 2020).

¹¹¹ RIO DE JANEIRO (Estado). **Decreto-lei nº 2, de 11 de abril de 1969**. Define os bens integrantes do patrimônio histórico, artístico e paisagístico do Estado da Guanabara e institui medidas para a sua proteção. *In*: **Legislação Estadual**. Rio de Janeiro: INEPAC, [2005]. p. 2. Disponível em: http://www.inepac.rj.gov.br/application/assets/img//site/LegislacaoEstadual_11out05.pdf. Acesso em: 20 jul. 2020.

¹¹² O Conselho Estadual de Tombamento (CET), tem a atribuição de proteger o patrimônio cultural do Estado do Rio de Janeiro (documentos, obras e locais de valor histórico, artístico e arqueológico), através de pareceres para ações de tombamentos de bens de interesse cultural e pronunciamentos quanto a propostas de intervenção para os bens protegidos (INSTITUTO ESTADUAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL. **Conselho Estadual de Tombamento**. Rio de Janeiro: INEPAC, [2013]a. Disponível em: <http://www.inepac.rj.gov.br/index.php/home/apresentacao>. Acesso em: 18 jan. 2021).

¹¹³ “I- Livro de Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico: bens culturais de valor arqueológico e pré-histórico; bens de valor etnográfico; monumentos naturais constituídos por formações geológicas, fisiográficas e biológicas; parques, jardins e paisagens naturais e antrópicas; II- Livro de Tombo Histórico: bens culturais móveis ou imóveis vinculados a fatos memoráveis ou personalidades da história do Brasil ou de localidade sita no Estado do Rio de Janeiro; III - Livro de Tombo das Belas Artes: construções e edifícios de valor artístico ou estético e obras de arte, nestas inclusas as de fatura popular ou naïf consideradas dignas de tombamento e IV- Livro de Tombo das Artes Aplicadas: objetos, peças e construções utilitárias, artes decorativas, gráficas e design (RIO DE JANEIRO (Estado). **Projeto de lei nº 1883/2016**. Ementa: dispõe sobre o sistema de proteção do patrimônio cultural do Estado do Rio de Janeiro. ALERJ, 2016. Disponível em: <http://alerjn1.alerj.rj.gov.br/scpro1519.nsf/1061f759d97a6b24832566ec0018d832/31b6118fcf03f99b83257fcd0056613d?OpenDocument>. Acesso em: 19 maio 2020, p. 3-4).

de certa forma, uma prática comum das empreiteiras em relação aos imóveis que tenham interesse em demolir, uma vez que, os processos de tombamento definitivo são muito demorados.

Inicialmente, o patrimônio histórico, artístico e paisagístico do Estado da Guanabara passou a ser constituído por construções e obras de arte de notável qualidade estética ou representativas de determinada época ou estilo; por prédios, monumentos e documentos vinculados a fato memorável da história local ou a pessoa de excepcional notoriedade; e por monumentos naturais, sítios e paisagens, incluindo os agenciados pela indústria humana e os sítios arqueológicos (INEPAC, 1969, p.1).

A partir da fusão [1975], tendo que atender a uma diversidade cultural muito mais ampla e complexa, o Inepac assumiu uma postura de diversificação em direção a outras áreas de atuação, [...]. No que se refere ao processo de tombamento, já se verificava em sua história uma tendência a promover tombamentos de bens não atendidos pelo órgão federal, o que se intensificou nesse novo momento (INEPAC, 2008, p. 6, grifo nosso).

Segundo Peixoto (1990, p. 9), essa nova postura do Inepac, visava suprir aqueles bens da “cadeia de rejeitados pela proteção legal” sucedendo-se assim a alguns tombamentos comunitários que atendiam principalmente a solicitações das prefeituras, instituições culturais comunitárias e associações de bairro.

Segundo Cavaco e Souza (2013, p. 262), a partir do primeiro tombamento, ainda em 1965, do Parque Henrique Lage (Parque Lage), localizado no bairro do Jardim Botânico, “já evidenciava uma linha de pensamento diferente do DPHAN/ IPHAN, orientado sob a luz do pensamento modernista, onde priorizavam as obras de grande valor erudito ou histórico”. A partir desse tombamento, já se verificava na história da instituição, uma tendência a promover tombamentos de bens não atendidos pelo órgão federal (INEPAC, 2008, p. 6), como bem já afirmava Peixoto (1990).

É interessante notar que no período do surgimento do órgão estadual, responsável pela proteção do patrimônio cultural no Rio de Janeiro, já estavam ocorrendo, mundo afora, profundas modificações na área do patrimônio cultural. Uma delas foi a “Conferência Geral da ONU”, ocorrida em Paris em 1962, na qual se discutia a importância da proteção da beleza e do caráter das paisagens e sítios. Segundo Motta (2000, p. 39), as recomendações oriundas dessa conferência “consideravam, pela primeira vez em documento internacional, os centros históricos como parte do meio ambiente, devendo ser alvo de planejamento territorial”. Diversos fatores contribuíram para esse cenário: os traumas provocados pela guerra, as preocupações oriundas com

as transformações no meio ambiente e com a especulação imobiliária (MOTTA, 2000, p. 39). Ainda nesse período¹¹⁴, surgem as preocupações em incentivar o turismo como forma de apropriação do patrimônio cultural.

Em tempos de abertura política, após o fim da Ditadura Militar (1964 -1985), a descentralização das ações de preservação do patrimônio cultural no Brasil foi muito influenciada pelos resultados oriundos dos “Compromissos de Brasília e Salvador”¹¹⁵. Esses, segundo Fonseca (2005, p. 143), deram novos rumos à proteção do patrimônio cultural no Brasil, pois, que dentre outras diretrizes, propunham que os estados e municípios “assumissem, sob orientação técnica do então DPHAN (federal), a proteção dos bens de valor regional”.

Na Constituição do Estado elaborada em 1962 e promulgada em 1989, com diversas atualizações e já influenciada pela Constituição Federal de 1988, consta no Art. 324, que o poder público com a colaboração da comunidade, promoverá e protegerá o patrimônio cultural do Estado do Rio de Janeiro. Visando, assim, a salvaguarda desse patrimônio, através de inventários, registros, vigilância, tombamento, desapropriação e de outras formas de acautelamento e preservação (RIO DE JANEIRO (Estado), 1989, p. 81).

O atual Inepac, subordinado à Secretaria de Estado de Cultura e Economia Criativa, tem como objetivo efetuar tombamentos, registrar bens de natureza imaterial, elaborar estudos, fiscalizar e vistoriar obras em bens tombados, emitir pareceres técnicos, pesquisar, catalogar e inventariar esses bens. Cabe também a esse órgão estadual de proteção do patrimônio cultural, assessoria técnica em municípios do estado quanto à elaboração de inventários de bens culturais. Sua composição, na atualidade, é formada por uma equipe multidisciplinar composta por profissionais das áreas de Arquitetura, História, Ciências Sociais, Museologia, dentre outras áreas do

¹¹⁴ Desde 1963 a Conferência das Nações Unidas vinha promovendo discussões sobre o aproveitamento do patrimônio cultural como recurso para o seu incremento. O Conselho Econômico e Social, reunido em assembleia geral em 1964, declarou o ano de 1967 como o “Ano do Turismo Internacional” (MOTTA, Lia. **Patrimônio urbano e memória social: práticas discursivas e seletivas de preservação cultural 1975 a 1990.** Orientador: Paulo André Parente. 2000. 168 f. Dissertação (Mestrado em Memória Social e Documento) – Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2000, p. 40. Disponível em: <http://www.repositorio-bc.unirio.br:8080/xmlui/bitstream/handle/unirio/12610/Dissert%C3%A7%C3%A3o%20Lia%20Motta%20NIRIO%202000.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 30 dez. 2020).

¹¹⁵ O Compromisso de Brasília foi o resultado do I Encontro de Governadores de Estado, Secretários Estaduais da área cultural, prefeitos de municípios interessados, presidentes e representantes de instituições culturais. Ocorrido em Brasília, DF, em abril de 1970 e o Compromisso de Salvador foi o resultado do II Encontro de Governadores para a Preservação do Patrimônio Histórico, Artístico, Arqueológico e Natural do Brasil. Realizado em Salvador, em outubro de 1971 (Ibidem, p. 44).

conhecimento (INEPAC, [2013], p.1). Essa composição vai se refletir nas políticas de preservação do patrimônio de cunho industrial, como veremos mais adiante.

Ao longo dos anos as políticas de preservação do patrimônio cultural do Inepac mostraram-se bastante diversificadas. Além do tombamento dos bens de natureza material, que também contemplam as edificações voltadas à produção de bens de caráter industrial, o órgão também vem desenvolvendo inventários, não só de bens materiais como também imateriais que, de certa forma, permitem investigar mais profundamente o patrimônio industrial. Nesse sentido, o Inepac realizou inventários sistemáticos, que acolhem o patrimônio industrial na sua materialidade e imaterialidade, como os inventários dos reservatórios, das estações ferroviárias e o registro das tecnologias rurais fluminenses.

Quanto aos reservatórios do Estado do Rio de Janeiro, foram inventariadas 25 edificações (Anexo F). A maioria construída no final do século XIX e meados do século XX como importantes obras de infraestrutura urbana que permitiram o abastecimento de água, tanto para a cidade do Rio de Janeiro como para o restante do Estado. Esse trabalho foi realizado pelo Inepac em parceria com a Secretaria de Estado de Cultura e a Companhia Estadual de Águas e Esgotos (Cedae), a partir de 2006, e traz uma radiografia da situação atual dos reservatórios do Estado do Rio de Janeiro. Ao efetuar o tombamento dessas edificações em 1998 o Inepac enfatizou a importância de preservar marcos tecnológicos do Estado do Rio de Janeiro. Segundo informações do Inepac:

Os reservatórios da CEDAE integrantes deste Inventário fazem parte do Patrimônio Cultural do Estado do Rio de Janeiro e foram tombados em 1998. Eles foram construídos durante o período de 1850 a 1930 e contam boa parte da história da capital e do Estado, assim como os feitos de seus governantes para prover água para a população. Contam também um pouco da **evolução tecnológica da engenharia brasileira**, notadamente em suas construções e nas concepções dos sistemas de abastecimento de água utilizadas pelos engenheiros de então [...] (INEPAC, [2006]a, p. 4, grifo nosso).

A evolução tecnológica, mencionada na citação anterior, sinaliza para outro aspecto bastante pertinente ao patrimônio industrial, pois a execução dessas obras trouxe inovações tecnológicas, fazendo assim desses exemplares parte integrante dessa categoria de patrimônio. Alguns desses reservatórios ainda se encontram em funcionamento, como demonstrado no anexo F, o que reforça a tese de que não é necessário que uma instalação industrial e suas infraestruturas suspendam suas atividades para que faça parte de um inventário.

O inventário do sistema ferroviário do Estado do Rio de Janeiro (Anexo G) contemplou a “Linha Centro, da antiga Estrada de Ferro Central do Brasil,” antigamente conhecida como “Estrada de Ferro D. Pedro II”, além das estações e bens ferroviários do entorno. Esses bens consistem em: estações, paradas, marcos, caixas d’água, residências de ferroviários, oficinas, pontes, túneis e guaritas, totalizando 36 bens inventariados (INEPAC, [2006]b, p. 1). Essa linha foi a primeira a ser construída, em 1858, ligando o Rio de Janeiro a Japeri. Devido ao sucateamento da rede ferroviária nacional e tendo o Rio de Janeiro recebido as primeiras ferrovias do país, esse trecho se encontra bastante vulnerável:

Este precioso acervo encontra-se, no entanto, ameaçado. Sua possível destruição seria uma perda irreparável para a memória fluminense e brasileira. Nas últimas décadas, houve um abandono dessa rede, com a desativação de diversos ramais, a retirada dos trilhos, a demolição de exemplares valiosos da arquitetura ferroviária, bem como de outros elementos. Diversos imóveis encontram-se em precário estado de conservação ou passaram a ter outros usos, como residências, centros de cultura ou bibliotecas (INEPAC, [2006]b, p.1).

Diante do exposto, o Inepac, em 2006, mapeou os trechos fora do município do Rio de Janeiro, considerando que aqueles situados na cidade já haviam passado pelo processo de tombamento. Esse inventário identificou bens ferroviários de diferentes momentos da história da arquitetura. As ferroviárias constituem-se em importantes marcos para o desenvolvimento industrial, não só facilitando o escoamento das produções, como também pelas inovações tecnológicas aplicadas e por interligar regiões, permitindo maior mobilidade da população. E o Rio de Janeiro, por ter sido sede da Corte e da República e ter implantado as primeiras ferrovias, tem relevantes exemplares.

Um dado bastante interessante observado na elaboração desse inventário, se refere à relação das companhias ferroviárias com os seus funcionários que se reflete nas nomenclaturas de algumas estações. Algumas levam os nomes dos funcionários que atuaram na construção, duplicação ou melhoramento das ferrovias como, por exemplo, em duas estações em Mendes. A primeira, Estação de Martins Costa, foi uma homenagem a M. A. Martins Costa, chefe da sessão da ferrovia, nas obras de duplicação da linha que passava por essa estação. A segunda, Estação de Morsing, também uma homenagem, agora a Carlos Morsing, chefe da sessão da “3ª Divisão de Pessoal Técnico”, no ano de 1870. O inventário de bens patrimoniados da área industrial e afins deve trazer essas peculiaridades, que aproximam o objeto de estudo do fator humano. Logicamente que para atender às demandas do patrimônio industrial, esse

inventário requer mais elementos, como mapear seus funcionários e funções, seus instrumentos de trabalho, suas rotinas etc., mas é preciso reconhecer que foi uma iniciativa nessa direção.

Infelizmente, parte desse acervo, como identificado pelo próprio Inepac, se encontra deteriorado. Alguns elementos constitutivos desse sistema ferroviário sequer existem mais ou, na maioria das vezes, estão em ruínas. O questionamento que podemos fazer é porque esperar a degradação de materiais perecíveis como aqueles utilizados na construção desse sistema? A substituição do modal ferroviário pelo rodoviário não ocorreu repentinamente e o processo de desmantelamento da RFFSA foi longo. Os inventários são ações muito eficazes na preservação de elementos que nos remetem a memórias do passado, no caso, do sistema ferroviário nacional. Muito do que se perdeu poderia ter sido inventariado antes. E hoje, mesmo estando esse sistema sucateado, por diversos fatores, alguns alheios a vontade dos órgãos de preservação, teríamos mais informações. Essa experiência pode ser aplicada para outros sistemas, como o próprio modal rodoviário, hoje em funcionamento. Até o momento, não se percebe nenhum movimento por parte dos agentes dos órgãos de preservação do patrimônio cultural de inventariar o sistema rodoviário nacional. O único Museu Rodoviário do país, localizado no município de Levy Gasparian (RJ), no Distrito de Monte Serrat, não tem seu acervo tombado, apesar desse “narrar a trajetória dos primeiros caminhos e estradas, assim como dos transportes e meios de locomoção terrestres no país” (BRASIL, 2015, p.1).

Quanto ao patrimônio imaterial, o Inepac concluiu a primeira fase do projeto denominado “Tecnologias Rurais Fluminenses”. Essa pesquisa, de certa forma, se relaciona com o patrimônio industrial desenvolvido na área rural. O objetivo dessa primeira etapa do projeto foi registrar as técnicas tradicionais de transformação de matéria-prima em produtos manufaturados desenvolvidos na zona rural do Estado do Rio de Janeiro. A pesquisa contemplou as fábricas de rapadura; os engenhos de cana; os moinhos de fubá; as casas de farinha; os alambiques, as olarias, dentre outras (INEPAC, [2005?], p. 1), nos quais foram colhidos depoimentos dos trabalhadores explicitando as etapas dos trabalhos.

Essa é mais uma iniciativa em direção ao registro das atividades fabris, desenvolvidas na zona rural do Estado do Rio de Janeiro. Esse projeto poderia também se estender para a área urbana, onde está localizada a maior concentração de instalações industriais, sendo algumas ameaçadas pela especulação imobiliária. Bom

exemplo é a antiga Fábrica da GE, localizada no bairro de Maria da Graça, na zona norte da cidade que, durante décadas, empregou diversos funcionários na produção de lâmpadas¹¹⁶.

3.3. Políticas de Preservação do Patrimônio Cultural no Município do Rio de Janeiro

A seguir, apresentaremos um breve panorama das políticas de preservação do patrimônio cultural no âmbito municipal, analisando se essas políticas, de alguma forma, abrangem o patrimônio industrial da cidade do Rio de Janeiro.

No Município do Rio de Janeiro os principais instrumentos de proteção do patrimônio cultural são o tombamento, o inventário, as desapropriações e outras formas de acautelamento e preservação, estipuladas inicialmente no Art. 342, da Lei Orgânica do Município¹¹⁷. Na atualidade, somaram-se a esses, outros instrumentos como as “Áreas de Proteção do Ambiente Cultural” (APACs) e a “Declaração do Patrimônio Cultural para os Bens de Natureza Imaterial”.

Assim como nos demais órgãos responsáveis pela preservação do patrimônio cultural na esfera federal e estadual, o primeiro instrumento de salvaguarda dos bens culturais do município do Rio de Janeiro foi o tombamento. Essa ação coube ao Conselho Municipal de Proteção do Patrimônio Cultural (CMPC), criado pela Lei nº 161, de 5 de maio de 1980¹¹⁸, e responsável pela tutela dos bens tombados da cidade. Diferentemente do IPHAN e do Inepac, subordinados aos órgãos de cultura, o CMPC, está diretamente vinculado à Secretaria Municipal de Planejamento Urbano (SMPU),

¹¹⁶ Marca americana, a Fábrica GE (General Electric S.A), instalada na cidade do Rio de Janeiro desde 1921, foi vendida em 2008 para a *Efficient Lighting Products* (ELP), e as instalações estão sob o controle de um administrador nomeado pelo Juízo de Falência. Na atualidade, o terreno se encontra em disputa entre a Prefeitura do Rio de Janeiro que quer desapropriar o terreno e construir habitações populares (Minha Casa Minha Vida) e o Governo do Estado do Rio, que pretende criar no local um novo centro de manutenção do Metrô, expandindo o sistema, previsto no Plano Diretor Metroviário (BRITO, Leonardo. Terreno da antiga Fábrica da GE está abandonado e empresa será processada pela Prefeitura. **Eu, Rio**. Rio de Janeiro, 13 de out. 2018, p. 1. Disponível em: <https://eurio.com.br/noticia/2774/terreno-de-antiga-fabrica-da-ge-esta-abandonado-e-empresa-sera-processada-pela-prefeitura.html>. Acesso em: 29 nov. 2021).

¹¹⁷ RIO DE JANEIRO (RJ). **Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro**. 2. ed. rev. e ampl. Rio de Janeiro: Centro de Estudos da Procuradoria-Geral do Município, 2010, p. 119. Disponível em: https://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4946719/4126916/Lei_Organica_MRJ_comaltdo205.pdf. Acesso em: 29 nov. 2021.

¹¹⁸ RIO DE JANEIRO (RJ). **Lei nº 161 de 05 de maio de 1980**. Dispõe sobre o Conselho Municipal de Proteção ao Patrimônio Cultural do Rio de Janeiro e dá outras providências. Rio de Janeiro: Leis Municipais, [20--]. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/rj/r/rio-de-janeiro/lei-ordinaria/1980/17/161/lei-ordinaria-n-161-1980-dispoe-sobre-o-conselho-municipal-de-protecao-ao-patrimonio-cultural-do-rio-de-janeiro-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 29 nov. 2021.

desde 2018. A alocação desse órgão nessa secretaria específica de planejamento urbano não foi aleatória.

Desde o início do século XXI, quando o Rio de Janeiro começou a pleitear megaeventos para a cidade e os gestores do município estipularam diretrizes para a reurbanização, deu-se início a um processo de demolições na cidade. Edificações de cunho industrial, principalmente aquelas abandonadas pelos próprios órgãos de preservação do patrimônio cultural, tiveram preferência, como a antiga Fábrica da Cervejaria Brahma. Ao mesmo tempo promove tombamentos sistemáticos, por solicitação da sociedade, como da Fábrica Bhering. Nesse sentido, o parecer de um órgão consultivo do patrimônio cultural na área de planejamento urbano chancelava, essas ações, pois uma das funções do CMPC é orientar o prefeito nas decisões relativas ao tombamento e ao destombamento desses bens. Caso exemplar de idas e vindas em relação ao tombamento é o da primeira fábrica da Cervejaria Brahma, localizada na Rua Marquês de Sapucaí, desde 1888, tombada em 1994¹¹⁹ e que foi destombada e demolida em 2011 para atender aos interesses políticos e econômicos envolvidos na realização dos megaeventos na cidade do Rio de Janeiro, já mencionados no capítulo 1 desta tese. Em contrapartida, por mobilização social, a antiga Fábrica Bhering, que produzia o Café Globo e os chocolates da marca¹²⁰ foi tombada em 2012.

A própria legislação, não apenas a municipal, como também a federal e a estadual que concede o tombamento de bens culturais, também permite o destombamento, desde que haja um parecer favorável dos órgãos responsáveis pela proteção do patrimônio cultural e seja de interesse público ou privado, do detentor do bem tombado. Nesse sentido, o CMPC estar na Secretaria Municipal de Planejamento Urbano da cidade do Rio de Janeiro é estratégico para atender às demandas da gestão municipal.

Quanto às “Áreas de Proteção do Ambiental Cultural (APACs)”¹²¹, criadas a partir do “Plano Diretor Decenal”, em 1992, e publicado na forma de Lei complementar, nº 16,

¹¹⁹ Por fazer parte do entorno do Sambódromo do Rio de Janeiro “Passarela do Samba. Tombado pelo Inepac em 1994 e pelo CMPC em 1998.

¹²⁰ Os produtos da marca Bhering, na atualidade são produzidos pela indústria de alimentos *Eko Foods*, situada na cidade de Mendes (RJ).

¹²¹ “A criação das APACs teve início com o Projeto Corredor Cultural, em 1979. Esse projeto propôs a proteção das características arquitetônicas da área central de negócios da cidade que não havia sido contemplada com as ações renovadoras entre as décadas de 1950 e 1970. Em 1984, três outras áreas urbanas tiveram legislações específicas, com o nome de APA (Área de Proteção Ambiental) como o bairro de Santa Teresa, Projeto SAGAS (bairros da Saúde, Gamboa, Santo Cristo e parte do Centro) e a rua Alfredo Chaves, no Humaitá. A partir de então, outras áreas foram sendo criadas até atingirmos o quantitativo de 33 [34]. A essas se somaram as ‘Áreas de Entorno de Bens Tombados (AEBT)’. Com a edição do primeiro Plano Diretor Decenal da cidade (1992), a APA se transforma em APAC, ficando aquela

de 4 de julho de 1992¹²², esse traz um mapeamento das áreas de proteção cultural e ambiental da cidade do Rio de Janeiro que, de alguma forma, contempla o patrimônio industrial da cidade. Esse “Plano Diretor” estabeleceu normas para a política urbana que seriam aplicadas na década seguinte:

Entre as inúmeras diretrizes definidas, a valorização do patrimônio cultural carioca ganhou destaque. Pela primeira vez, definia-se como prioridade a preservação do agora denominado ambiente cultural urbano, estabelecendo-se sua conceituação – com a diferenciação entre as já existentes APAs (Áreas de Proteção Ambiental) e as novas APACs (Áreas de Proteção do Ambiente Cultural). Foi a partir do Plano Diretor que os estudos para levantamento e decretação das ‘áreas de especial interesse’ para a identidade e a qualidade de vida dos cidadãos cariocas se iniciaram [...] (RIO DE JANEIRO (RJ), 1992, p. 1).

Como mencionado na citação anterior, as APACs, criadas a partir desse “Plano Diretor”, passaram a considerar não apenas o patrimônio cultural edificado, isolado, mas também o conjunto urbano representativo de diferentes períodos da história da cidade. Sua concepção estava muito fundamentada na articulação dos preceitos do urbanismo modernista da Carta de Atenas, articulando formas de morar, de se deslocar, de trabalhar e de lazer, com os preceitos da Carta de Veneza, com a preservação da forma urbana diretamente associada à memória da formação do lugar (FARJADO, 2012, p. 9). A proteção dessas áreas (cultural e ambiental), segundo a própria Lei complementar de 1992, no seu artigo 112, visava salvaguardar, recuperar e conservar a memória construída da cidade, além de suas paisagens e recursos naturais (1992, p. 4). Reforçando as atividades das APACs, foram também criadas, na mesma legislação no art. 122, inciso IV, as “Áreas de Proteção do Entorno dos Bens Tombados” (AEBT) (1992, p. 7).

O discurso municipal para a identificação dessas áreas na cidade está fundamentado na relevância de interesse cultural e nas características paisagísticas notáveis desses espaços, cuja ocupação deve ser compatível com a valorização e proteção da sua paisagem e do seu ambiente urbano e com a preservação e

denominação (APA) apenas para os ambientes naturais” (SILVA, Luiz Eduardo Pinheiro da. As Áreas de proteção do ambiente cultural (APAC). **Guia das APACs**: Corredor Cultural. Rio de Janeiro: Ediouro Gráfica e Editora Ltda., ano 2, n. 2, 2012, p. 1. Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/6433361/4172404/guia02.compressed.pdf>. Acesso em: 6 dez. 2021).

¹²² RIO DE JANEIRO (RJ). **Lei Complementar nº 16, de 4 de julho de 1992**. Dispõe sobre a política urbana do município, institui o plano diretor decenal da cidade do Rio de Janeiro e dá outras providências. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, [20--]. Disponível em: http://www0.rio.rj.gov.br/patrimonio/pastas/legislacao/plano_diretor_edicao_reduzida_comentada.pdf. Acesso em: 4 dez. 2021.

recuperação desses conjuntos. Os critérios estão estipulados no art. 124, inciso III, da Lei complementar (1992, p. 8). Essa identificação é precedida de um estudo da evolução urbana do lugar no qual são mapeados suas formas de ocupação, seus patrimônios edificados, bem como as relações que os imóveis, logradouros e atividades ali desenvolvidas estabelecem entre si (1992, p. 9).

A partir desse mapeamento, surgiram diversos programas, dentre eles os de proteção, recuperação e valorização do patrimônio cultural e ambiental da cidade. Os elementos identificados passaram a ser inventariados, cadastrados e classificados em três níveis: como tombados, preservados ou tutelados. Os bens de valor excepcional, para os avaliadores, são tombados; os que são caracterizadores do conjunto, preservados¹²³; e os demais, tutelados¹²⁴ (CARLOS, 2008, p. 102).

Esse novo olhar para o patrimônio cultural da cidade do Rio de Janeiro, a partir da criação das APACs, como um singular instrumento de preservação, deu início ao processo de revitalização dessas áreas e, como veremos no capítulo seguinte, à utilização de algumas instalações de cunho industrial, por exemplo, para novas funções. Segundo Carlos (2008, p. 101), essa modalidade de preservação, pelo menos teoricamente, visava não engessar essas áreas urbanas, flexibilizando e disciplinando os processos de renovação e adaptação para novas funcionalidades, sem danos para o cenário urbano.

Com o surgimento das APACs, até a presente data somam-se 34 “Áreas de Proteção do Ambiente Cultural” e, dentre elas, as “Áreas de Entorno do Bem Tombado (AEBT)” (Anexo H) na cidade do Rio de Janeiro. Nesse sentido, as APACs se tornaram “um instrumento de proteção do patrimônio cultural diferente do tombamento, conjugando preservação e desenvolvimento urbano” (XAVIER; MOREIRA, 2012, p. 1). Contudo, essas ações originadas da mobilização social pela preservação dessas localidades, muito visadas pela especulação imobiliária, geraram ocupação desordenada e irregular das encostas, que acabaram sendo fortemente vinculadas às demandas da gestão municipal. Assim, as APACs passaram a ser utilizadas como uma

¹²³ “Entende-se por bem preservado aquele que, situado em Área de Proteção do Ambiente Cultural, deverá manter as características que tenham sido identificadas como de importância para a ambiência e identidade cultural da Área, segundo critérios estabelecidos pelo órgão de tutela” (RIO DE JANEIRO (RJ). 1992, p. 10. Disponível em: http://www.rio.rj.gov.br/patrimonio/pastas/legislacao/plano_diretor_edicao_reduzida_comentada.pdf. Acesso em: 4 dez. 2021).

¹²⁴ Entende-se por bem tutelado aquele que, situado em Área de Proteção do Ambiente Cultural, integra a ambiência do bem ou conjunto preservado, podendo ser modificado ou demolido, ficando a nova edificação sujeita a restrições para evitar a descaracterização do conjunto preservado a critério do órgão de tutela (Ibidem, p. 10).

espécie de “instrumento de planejamento urbano, sendo bastante úteis no papel de contenção do adensamento urbano e da verticalização de bairros cariocas, especialmente os localizados na zona sul” (CARLOS, 2008, p. 8), ficando outras áreas da cidade como a zona oeste e parte da zona norte, menos favorecidas.

Desta forma, a municipalidade acabou adotando, algumas vezes, critérios bastantes questionáveis na preservação de algumas áreas, em detrimento de outras. Bom exemplo é a declaração como “Área de Proteção do Ambiente Cultural” do terreno da Rua Aquidabã e o tombamento do “Centro de Reabilitação de Incapacitados das Forças Armadas”, no bairro Lins de Vasconcellos, através da Lei nº 2.608 de 12 de dezembro de 1997¹²⁵. O imóvel utilizado inicialmente como clube alemão, local de reunião e práticas esportivas da colônia germânica do Rio de Janeiro, no período da Segunda Guerra Mundial, foi confiscado pelo Governo Federal e transformado em instalação militar (FERNANDES, 2018, p.3).

Interessante notar que no mesmo bairro, na rua Lins de Vasconcellos, 623, antigo 515, ainda existe a edificação que serviu de instalação para uma das mais importantes fundições da cidade do Rio de Janeiro, fundada em 1913. Trata-se da Fundação Cavina & Cia.¹²⁶, que produziu nas suas instalações importantes obras, ainda hoje espalhadas pela cidade do Rio de Janeiro, como o “Monumento dos Heróis da Retirada de Laguna e Dourados” na Praia Vermelha. O imóvel é ocupado na atualidade pela quadra da “Escola de Samba Lins Imperial” e, até a presente data, não foi objeto de nenhuma identificação por parte dos órgãos de preservação.

Ao mesmo tempo, foi criada uma APAC no entorno da antiga Companhia de Fiação e Tecidos Confiança, no bairro de Vila Isabel, e tombados os imóveis referentes à fábrica, através da Lei nº. 2.038, de 19 de novembro de 1993¹²⁷. Como o objetivo

¹²⁵ RIO DE JANEIRO (RJ). **Lei nº 2.608 - de 12 de dezembro de 1997**. Declara Como Área de Proteção do Ambiente Cultural - Apac, o terreno e tomba a edificação que menciona e dá outras providências. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, [20--]. Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/6307132/4166466/023APACRUAQUIDABA32016121997DECRETO2608.pdf>. Acesso em: 11 dez. 2021.

¹²⁶ Fundada por Humberto Cavina, a Fundação Cavina & Cia. Foi juntamente com a Fundação Indígena e a Fundação Zani, uma das primeiras fundições especializadas em bronze instaladas no Rio de Janeiro, envolvidas com processos artísticos no Brasil. Desta fundição saíram grande parte dos bustos e monumentos distribuídos pela cidade do Rio de Janeiro e outras cidades brasileiras e estrangeiras (MEMÓRIA DO BAIRRO DE LINS DE VASCONCELLOS E DA BOCA DO MATO. [Fundição Cavina]. Rio de Janeiro, 9 jun. 2015. Facebook: Memória e história do bairro de Lins de Vasconcellos @memóriadobairrodelinsdevasconcellos. Disponível em: <https://www.facebook.com/linsmemoria/photos/fundi%C3%A7%C3%A3o-cavina-rua-lins-de-vasconcellos-623-antigo-515-fundada-em-1913-ou-1916-p/104821553190794/>. Acesso em: 11 dez. 2021).

¹²⁷ RIO DE JANEIRO. **Lei nº. 2.038, de 19 de novembro de 1993**. Cria Área de Proteção do Ambiente Cultural no entorno da antiga Companhia de Fiação e Tecidos Confiança, tomba imóveis e dá outras providências. Rio de Janeiro: Câmara Municipal do Rio de Janeiro, 19 nov. 1993. Disponível em:

dessa análise é identificar se os instrumentos de proteção do patrimônio cultural da cidade do Rio de Janeiro contemplam o patrimônio industrial, podemos dizer que as APACs incorporam algumas instalações que serviram ao processo industrial da cidade do Rio de Janeiro.

Contudo, como já vimos acontecer em tempos não muito remotos, algumas dessas proteções, como o tombamento, por exemplo, não garantem a integridade do imóvel. Já havíamos mencionado que a preservação do patrimônio cultural e, em especial, do patrimônio industrial, vai depender dos interesses políticos, econômicos e imobiliários em questão. Se a área da edificação não estiver contemplada nos planos e reformas urbanos e os terrenos onde está localizada a edificação não forem muito valorizados, a instalação industrial ou correlata pode ter uma “sobrevida”, caso contrário, inúmeras solicitações, em prol do benefício de uma coletividade, muitas vezes não atendidas e o remanescente industrial é destombado e demolido, deixando algumas vezes apenas as chaminés, como um símbolo metonímico¹²⁸. Para que as chaminés mantenham suas relações com seu passado fabril/ industrial, contudo, é necessário que elas estejam, ao menos, identificadas para a sociedade e que tenha sido realizado inventário prévio, antes de sua demolição.

Em 2012, face à declaração da cidade do Rio de Janeiro como “Patrimônio Mundial como Paisagem Cultural Urbana” pela Unesco¹²⁹, foi criado o Instituto Rio Patrimônio da Humanidade (IRPH), através do Decreto nº 35.879, de 05 de julho de 2012¹³⁰. O IRPH veio substituir a antiga Subsecretaria do Patrimônio Cultural, Intervenção Urbana, Arquitetura e Design (SUBPC), que foi extinta pelo mesmo decreto. A partir da criação do IRPH, esse passou a ser um órgão consultivo, subordinado à Secretaria Municipal de Planejamento Urbano, assim como o CMPC. Uma de suas

http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4355790/4107511/vila_isabel_lei2038_fabr_confianca.pdf. Acesso em: 11 dez. 2021.

¹²⁸ A parte (chaminé) pelo todo (fábrica). Esse termo foi mencionado pelo professor Dr. Luiz C. Borges, em discussão sobre o assunto em sala de aula no dia 17 de maio de 2018, na disciplina "Seminários de Pesquisa em Museologia e Patrimônio III" ministrada pelos professores Drs. Luiz C. Borges e Priscila Faulhaber, no curso de doutorado da Pós-graduação em Museologia e Patrimônio da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro/ Museu de Astronomia e Ciências Afins- MAST (1º semestre 2018).

¹²⁹ Em 2009, o IPHAN apresentou a Unesco a candidatura do bem "Rio de Janeiro: Paisagens Cariocas entre a Montanha e o Mar", sendo aprovada em 1º de julho de 2012, em Sessão do Comitê do Patrimônio Mundial, realizada em São Petersburgo - Rússia. Quatro componentes integram essa Paisagem Cultural da Cidade, localizados desde a zona sul do Rio de Janeiro até a porção oeste da cidade de Niterói (SÍTIO Unesco. *In*: PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. **Instituto Rio Patrimônio da Humanidade**. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, [2012]. Disponível em: <https://www.rio.rj.gov.br/web/irph/sitio-unesco>. Acesso em: 12 dez. 2021).

¹³⁰ RIO DE JANEIRO (RJ). **Decreto nº 35. 879, de 5 de julho de 2012**. Dispõe sobre o Rio como Patrimônio da Humanidade e dá outras providências. Leis Municipais, Rio de Janeiro, 2012. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/rj/r/rio-de-janeiro/decreto/2012/3587/35879/decreto-n-35879-2012-este-ato-ainda-nao-esta-disponivel-no-sistema>. Acesso em: 29 nov. 2021.

atribuições é zelar pela proteção da paisagem carioca e dos sítios reconhecidos pela Unesco¹³¹, além de planejar, coordenar, desenvolver e supervisionar programas, projetos e demais ações técnicas necessárias para a proteção, a conservação e a preservação dos bens materiais e imateriais que integram o patrimônio cultural do município do Rio de Janeiro (SÍTIO Unesco, [2012], p.1).

Contudo, como também já abordamos, esse órgão consultivo do patrimônio cultural do município do Rio de Janeiro encontra-se, estrategicamente, subordinado à Secretaria Municipal de Planejamento Urbano, que de certa forma, está alinhada com as pretensões urbanas do gestor municipal. Até 2014, ano de publicação do Guia do Patrimônio Cultural Carioca, realizado pelo IRPH, foram tombadas 4 edificações com características industriais e correlatas, que abordaremos no próximo capítulo. Não podemos também ignorar que foram identificadas na cidade muitas áreas de proteção cultural (APAC) e ambiental (APA). Contudo, assim como um bem pode ser destombado, essas áreas de proteção podem, de igual modo, serem descredenciadas, conforme interesse da municipalidade.

Através do Decreto nº 23.162, de 21 de julho de 2003¹³², foi instituído o registro de bens culturais de natureza imaterial, referentes ao patrimônio cultural carioca. Esse registro, assim como nas demais esferas federal e estadual, é realizado através da inscrição do bem em um ou mais dos quatro livros de registros: dos Saberes; das Atividades e Celebrações; das Formas de Expressão e dos Lugares. Interessante notar que nessa mesma legislação é mencionada a necessidade de proteger também as criações científicas e tecnológicas e as manifestações sociais que conferem identidade cultural ao povo carioca (2003, p. 1). Até a presente data, nenhuma manifestação social ou criação científica ou tecnológica foi registrada. Também devemos considerar que a sociedade civil, o CMPC e seus conselheiros e o órgão executivo municipal do patrimônio cultural e as demais secretarias municipais são partes legítimas para propor a instauração de processo de registro. Nesse sentido, cabe uma avaliação e, principalmente, um questionamento sobre o que os defensores do patrimônio industrial pretendem ter como registro imaterial do patrimônio industrial.

¹³¹ Em 2017, foi reconhecido pela Unesco o “Sítio Arqueológico do Cais do Valongo” como Patrimônio Mundial. Descoberto após as obras de revitalização na área portuária do Rio de Janeiro. Local de desembarque dos africanos escravizados.

¹³² RIO DE JANEIRO (RJ). **Decreto nº 23.162 de 21 de julho de 2003**. Institui o registro de bens culturais de natureza imaterial que constituem patrimônio cultural carioca e dá outras providências. Rio de Janeiro, 2003. Disponível em: http://www0.rio.rj.gov.br/patrimonio/pastas/legislacao/dec_23162.pdf. Acesso em: 12 dez. 2021.

A partir das demandas dos órgãos de proteção do patrimônio cultural (federal, estadual e municipal), nas quais se percebeu que o patrimônio industrial era contemplado, em parte, pelas políticas de preservação do patrimônio cultural, mas que muitos exemplares relevantes do processo industrial foram abandonados e demolidos sem sequer serem inventariados, surgiu a necessidade de se definir diretrizes de preservação referentes ao patrimônio industrial. Os documentos, que visam à salvaguarda do patrimônio industrial, já mencionados no capítulo anterior, foram elaborados para intensificar, junto aos órgãos de proteção do patrimônio cultural, a valorização do patrimônio industrial como um todo e, também, do carioca. Como forma de salvaguardar esses remanescentes da cultura industrial, surgem soluções de readaptação desses espaços. No capítulo seguinte, trataremos as diversas formas através das quais o patrimônio industrial vem sendo utilizado, ou seja, adquirindo novos usos.

CAPÍTULO IV

OS PATRIMÔNIOS INDUSTRIAIS DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO E SEUS NOVOS USOS: a preservação dos espaços correlatos

4. OS PATRIMÔNIOS INDUSTRIAIS DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO E SEUS NOVOS USOS: a preservação dos espaços correlatos

Neste capítulo apresentaremos os patrimônios industriais edificados e correlatos, tombados pelos órgãos de proteção do patrimônio cultural, identificados na cidade do Rio de Janeiro, que passaram a adquirir novos usos após o término de suas funções originais. Como esses patrimônios edificados são nomeados de diversas formas, buscamos utilizar o termo mais apropriado às suas novas funções, considerando as intervenções sofridas na edificação. Mapeadas, através dos guias do patrimônio cultural, classificamos e agrupamos as estruturas industriais pelas funções que exercem na atualidade. Analisamos como essas edificações associadas ao desenvolvimento industrial estão preservadas e como essas instalações interagem com a sociedade contemporânea. Analisamos como algumas dessas estruturas industriais passaram pelos diversificados processos de atribuição de valores, solicitados seus tombamentos pela comunidade local e/ou grupos específicos de profissionais como pelos órgãos de proteção do patrimônio cultural. Algumas dessas edificações industriais são musealizadas e, a partir da musealização dessas instalações, analisaremos se esses museus da cidade do Rio de Janeiro podem ser classificados como museus industriais.

4.1 - As Terminologias

Diversos são os termos utilizados nas intervenções arquitetônicas para identificar um patrimônio industrial. Espaços antes obsoletos, devido ao acelerado processo de urbanização e ao deslocamento das atividades industriais para outras áreas, passaram a adquirir novos usos. Termos como requalificação, reabilitação, reutilização, reconversão, revitalização, reapropriação e ressignificação são recorrentes em textos específicos sobre o patrimônio industrial adaptado para outras atividades, muitas vezes utilizados de forma indiferenciada. Algumas dessas expressões são usualmente aplicadas às intervenções urbanas que Peixoto (2009, p. 41) denomina de *buzzwords (chavões)*¹³³, como se esses termos se auto evidenciassem, dispensando

¹³³ As ideias de Paulo Peixoto se adequam à banalização dos termos que passaram a ser identificados os patrimônios industriais. No texto “A Requalificação urbana”, Peixoto trata especificamente dos termos ‘requalificação’ e ‘reabilitação’, de centros históricos e áreas urbanas degradadas. “Os termos, reabilitação urbana e requalificação urbana correspondem a uma fórmula que se difundiu de forma ampla, sobretudo com a multiplicação das intervenções nos chamados centros históricos ou nas zonas desprezadas ou maltratadas pelo processo de urbanização e que, extravasando esse contexto, acabou por ser convencionalizada e partilhada por aqueles que desenvolvem a sua actividade neste domínio. Usadas muitas vezes de forma acrítica e indiferenciada, relativamente a outros termos que se difundiram com uma nova

qualquer discussão. Esses termos estão associados à estratégia de valorização de áreas dotadas de patrimônio cultural que passam por processos de degradação (SOTRATTI, 2015, p.1). Como o tema patrimônio industrial vem sendo abordado em múltiplas disciplinas e se inserindo nos últimos anos como um campo de pesquisa (MENEGUELLO, 2011b, p. 1819), diversas áreas como a Sociologia, a Arquitetura, a História, a Engenharia, a Arqueologia Industrial, dentre tantas outras, aproximaram o tema das suas investigações, mas não há consenso entre os profissionais. Banalizados, os termos são utilizados de forma acrítica, contudo, precisam ser problematizados e conceitualizados (PEIXOTO, 2009, p. 41). Segundo Peixoto:

a dificuldade para selecionar o termo adequado para caracterizar a realidade em causa, qualquer que seja, é notória. Daí que os termos sejam, frequentemente, usados de forma indiferenciada. Até porque a multiplicidade de termos não pode ser desligada da variedade e da inextrincabilidade de problemas, comumente visto como problemas das cidades, que as operações que dão forma a esses termos procuram enfrentar e resolver (PEIXOTO, 2009, p. 43).

Os termos devem ser aplicados com critérios, uma vez que o resultado da intervenção arquitetônica vai implicar necessariamente na adequação dos espaços antigos a novos usos, ou seja, as funcionalidades dessas edificações não mais serão as originais. Além disso, nem toda intervenção pode ser classificada da mesma maneira.

Em se tratando de edificações em áreas urbanas, tombadas na sua maioria, buscamos na Arquitetura e no Urbanismo identificar o termo que melhor se adéque a ocupação desses espaços. São consideradas as intervenções e o emprego das novas funções vinculadas ao capitalismo global, como comércio, negócios, cultura, turismo e habitação, incentivadas pelas ações de planejamento urbano (SOTRATTI, 2015, p. 1), que podem ser analisadas pelos aspectos conservativos e não-conservativos¹³⁴. O primeiro aspecto reconhece os valores históricos ou ambientais de construções já existentes. Nesse caso, o procedimento é de conservação, manutenção e restauração. Já no segundo aspecto, uma vez que não há mais elementos que permitam reconhecer

sintaxe que acompanhou o protagonismo crescente dos centros históricos e de áreas urbanas negligenciadas, entretanto reconvertidas para novos usos, tem-se vindo a assistir a uma progressiva conceitualização e operacionalização dos termos, quer em domínios técnicos; quer em domínios científicos [...]” (PEIXOTO, Paulo. Requalificação urbana. In: FORTUNA, Carlos; LEITE, Rogério Proença (org.). **Plural de cidade**: novos léxicos urbanos. Coimbra: Edições Almedina, 2009, p. 42).

¹³⁴ No livro “Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização”, Beatriz Mugayar Kühl faz uma analogia com as ideias de Caetano Miarelli Mariani quanto à recuperação de centros históricos que se assemelham aos projetos de salvaguarda do patrimônio industrial. O autor italiano analisa essas intervenções por dois aspectos: conservacionista e não conservacionista (MIARELLI, 1993, p. 55-69, *apud* KÜHL, Beatriz Mugayar. **Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização**: problemas teóricos de restauro. Cotia: Ateliê Editorial, 2008, p. 148).

os valores histórico, formal, memorial, simbólico ou ambiental, a intervenção pode ocorrer de forma mais drástica, com reestruturações ou mesmo substituições (MIARELLI, 1993, p.55-69, *apud* KÜHL, 2008, p. 148).

Para compreendermos melhor esses termos, buscamos referências em dicionários de Arquitetura e Urbanismo, mas eles não se mostraram eficientes para solucionar a nossa questão. Encontramos algumas respostas no Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Brasil, na Resolução nº 21, de 5 de abril de 2012¹³⁵, que dispõe sobre as atividades e atribuições profissionais do arquiteto e urbanista, estabelecidas no art. 2º da Lei nº 12.378, de 31 de dezembro de 2010¹³⁶. Nessa resolução, em seu anexo I, consta um glossário, que contempla apenas dois termos dos já citados, definindo **reabilitação** como “conjunto de operações destinado a aumentar os níveis de qualidade de um edifício, de modo a atingir a conformidade com exigências funcionais, para as quais o edifício foi concebido”; e **requalificação** como “recuperação do edifício usualmente para a **mesma função**”. Identificamos no referido glossário um termo que ainda não havia aparecido nos textos sobre patrimônio industrial analisados, **conversão funcional**, que seria a “recuperação e adaptação de edifício, monumento ou espaço urbano, habilitando-o a novas funções”. Segundo as definições desse Conselho, a reabilitação consiste na melhoria das condições do edifício, mas mantendo suas características originais; já na requalificação, as operações recuperam o espaço construído, mas também, não alteram as estruturas da função original, o que já é possível se perceber na conversão funcional. No glossário da Secretaria Municipal de Urbanismo da Cidade do Rio de Janeiro, em sítio oficial na internet, apenas consta o termo **reconversão** definido como:

Conjunto de intervenções arquitetônicas que vise a assegurar a manutenção das estruturas e elementos construtivos do imóvel tombado ou preservado, assim como sua permanência na paisagem urbana e no ambiente cultural, por meio de uma **nova função ou uso apropriado**, de forma a promover sua reintegração à realidade social, cultural e econômica (RIO DE JANEIRO (RJ), [2020?], **grifo nosso**).

¹³⁵ CONSELHO DE ARQUITETURA E URBANISMO DO BRASIL. **Resolução nº 21, de 5 de abril de 2012**. Dispõe sobre as atividades e atribuições profissionais do arquiteto e urbanista e dá outras providências. Brasília, DF: Portal da Transparência, [2012]. Disponível em: <https://transparencia.caubr.gov.br/resolucao21/>. Acesso em: 9 out. 2019.

¹³⁶ BRASIL. **Lei nº 12.378, de 31 de dezembro de 2010**. Regulamenta o exercício da Arquitetura e Urbanismo; cria o Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Brasil - CAU/BR e os Conselhos de Arquitetura e Urbanismo dos Estados e do Distrito Federal - CAUs; e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, [2010?]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2010/lei/l12378.htm. Acesso em: 29 out. 2019.

Apesar de constar apenas um termo no glossário da Secretaria Municipal de Urbanismo do Rio de Janeiro entre aqueles usualmente encontrados nos textos, reconversão encerra na sua definição a ideia de mudança de função, mas respeitando as estruturas e os elementos construtivos da edificação. Examinaremos esse tipo de intervenção mais adiante na apresentação dos patrimônios industriais da cidade do Rio de Janeiro.

Para alguns autores da área de Arquitetura e Urbanismo, como Paulo Peixoto (2009), existe diferenciação entre os termos requalificação e reabilitação, ambos acrescidos do adjetivo urbano. O primeiro “refere-se a operações dirigidas a espaços não residenciais, que permitem formatar nesses espaços novas atividades, mais adaptadas aos contextos urbanos contemporâneos” e o segundo consiste em orientações que são tomadas, tendo em vista conferir a um conjunto histórico suas qualidades perdidas, sua dignidade, sua aptidão a desempenhar uma função social. Para Peixoto, é possível na requalificação permitir/viabilizar novas atividades para o espaço edificado, compatíveis com a contemporaneidade. Já na reabilitação, a intervenção traz as qualidades perdidas da edificação, mas não encerra em si a ideia de uma nova função.

Castelhou Neto (1992) trabalha o conceito de revitalização que para ele:

consiste na reestruturação de um conjunto urbanístico ou obra arquitetônica, ou seja, na série de trabalhos que visam revitalizar - dar nova vida - ou reabilitar - dar nova habilidade - a determinada obra que se encontra em deterioração ou mesmo desuso. Para tanto, permite-se reformular componentes - elementos constituintes -, associar novas funções e acrescentar intenções ao projeto, desde que se mantenha total ou parcialmente o caráter original (CASTELNOU NETO, 1992, p. 267).

Como já mencionado anteriormente, a aplicação desses termos, referentes aos patrimônios industriais que passaram a adquirir novos usos, não é muito clara, e o resultado nos textos analisados também não se mostrou eficiente, uma vez que poucos foram os termos encontrados nas referências consultadas. Termos como reutilização, reapropriação e ressignificação não foram identificados nos textos específicos da área de Arquitetura e Urbanismo.

Todos os termos são substantivos acrescidos do prefixo latino (re), exceto "conversão funcional", e o seu uso indica, segundo os dicionários de língua portuguesa, Houaiss (2009), Aurélio (2008) e Michaelis (2016), operações que restabelecem alguma coisa novamente, sejam suas qualidades, habilidades, vitalidade. Resta saber se essas

expressões encerram em si a real situação da utilização dos patrimônios industriais que passaram por adaptações para novas funções. Para solucionar essa questão e entendermos o sentido desses termos, buscamos os seus significados nos já mencionados dicionários da língua portuguesa no Brasil.

Apresentamos a seguir, no Quadro 3, os termos mais encontrados nos textos sobre patrimônio industrial e os respectivos verbos que deram origem a esses substantivos, identificando seus significados para a Arquitetura, quando possível.

Quadro 3 - Termos encontrados nos dicionários consultados:

	DICIONÁRIOS		
<u>Verbo</u> <u>Substantivo</u>	HOUAISS	AURÉLIO	MICHAELIS
<u>Requalificar</u> <u>Requalificação</u>	Qualificar novamente Não consta	Não consta Não consta	Atribuir-se nova qualificação Ação ou efeito de requalificar
<u>Reabilitar</u> <u>Reabilitação</u>	Regenerar Processo pelo qual se restitui a antiga utilização a imóvel, mobiliário urbano ou conjunto urbanístico	Restituir a (alguém) direitos, prerrogativas, ou a estima pública que perdera Ato ou efeito de reabilitar-se	Recuperar-se Restituição da capacidade de utilização de um imóvel ou de um conjunto habitacional
<u>Reutilizar</u> <u>Reutilização</u>	Usar de novo Ato, processo, ou efeito de reutilizar; reuso	Tornar a usar Dar novo uso a	Reaproveitar ou reusar algo depois de tratado ou reciclado Ato ou efeito de reutilizar. Nova utilização de um produto usado após passar por tratamento adequado ou reciclagem
<u>Reconverter</u> <u>Reconversão</u>	Tornar a converter; fazer nova conversão Intervenção no espaço urbano visando ao reaproveitamento de acervo arquitetônico protegido, recuperando-o e dando-lhe nova utilização	Não consta Não consta	Tornar a converter; realizar nova conversão Intervenção em espaço urbano com o objetivo de revitalizá-lo ou recuperá-lo e dar-lhe novo reaproveitamento ou nova utilização
<u>Revitalizar</u>	Tornar a vitalizar; insuflar nova vida ou novo vigor em	Dar mais vitalidade, força, vigor ou fazer recuperá-lo	Tornar a vitalizar; insuflar nova vida ou energia em

Revitalização	Série de ações mais ou menos planejadas ger. provenientes de um grupo, comunidade etc. que buscam dar novo vigor, nova vida a alguma coisa	Fazer recuperar o grau de atividade, de eficiência etc.	Série de ações planejadas, a fim de dar nova vida a algo que se encontra decadente ou abandonado
Reapropriar	Não consta	Não consta	Não consta
Reapropriação	Não consta	Não consta	Não consta
Ressignificar	Não consta	Não consta	Não consta
Ressignificação	Não consta	Não consta	Não consta

Fonte: Dicionários Houaiss, Aurélio e Michaelis de língua portuguesa.

Analisando os termos nos dicionários, percebemos que alguns dos que foram utilizados para identificar um patrimônio industrial, que após intervenção arquitetônica assume nova função como resignificação e reapropriação, são neologismos. Advindo de áreas mais específicas, como a Psicologia e a Neurolinguística, o verbo resignificar, em um primeiro momento, traz o sentido de dar um novo significado a algo, ou a alguém; dar um sentido diferente a alguma coisa¹³⁷. Já o verbo reapropriar indica uma ação de se apropriar de algo novamente, pegar algo de volta¹³⁸.

Os termos apresentados, quando aplicados às intervenções arquitetônicas, tendem a respeitar, de alguma forma, as características construtivas e os elementos estruturais da edificação. Infelizmente isso não é percebido na paisagem industrial carioca. O que se observa nos patrimônios edificados da industrialização é que nenhum desses termos representa a real situação que caracteriza as estruturas ligadas aos processos industriais na cidade do Rio de Janeiro.

Diante do exposto, chegamos à conclusão de que o melhor termo ao identificarmos um patrimônio industrial que após intervenção passou a assumir novo uso é justamente não o classificar. Não o enquadrar em nenhuma expressão pré-concebida permitirá a análise caso a caso, ressaltando, contudo, que todos, indistintamente, passaram pelo processo de “conversão funcional”, pois não têm a pretensão de manter todos os elementos estruturais da edificação original. Tal situação pode ser observada, por exemplo, na paisagem industrial carioca, com as descaracterizações e demolições de parte do patrimônio industrial. Nesse caso, nem o termo reconversão se aplica.

¹³⁷ RESSIGNIFICAÇÃO. In: DICIONÁRIO online de português. Porto: 7Graus, 2019. Disponível em: <https://www.dicio.com.br/indole/>. Acesso em: 10 nov. 2019.

¹³⁸ REAPROPRIAÇÃO. In: DICIONÁRIO da língua portuguesa. Lisboa: Priberam Informática, 2008-2020. Disponível em: <https://dicionario.priberam.org/reapropria%C3%A7%C3%A3o>. Acesso em: 10 nov. 2019.

4.2 – Os Patrimônios Industriais na Cidade do Rio de Janeiro

Analisada a questão terminológica, apresentamos os patrimônios industriais e correlatos tombados na cidade do Rio de Janeiro, que adquiriram novos usos. Este item apresenta um panorama dos patrimônios industriais que ainda existem na cidade e como eles se apresentam. Estes foram identificados através do “Guia do Patrimônio Cultural Carioca” (2014) e nas listagens dos bens tombados nos órgãos de proteção do patrimônio cultural, nas esferas federal (IPHAN), estadual (Inepac) e municipal (CMPC). Realizamos, também, pesquisas em sítios específicos do patrimônio industrial na Internet, como o TICCIH-Brasil, que dispõe em sua página oficial de um “Visualizador Cartográfico” (TICCIH- BRASIL, 2022), para essa categoria de patrimônio, no qual foram mapeados os bens tombados em todo território nacional. Serviram como fonte, ainda, páginas oficiais dos espaços industriais hoje transformados em centros culturais, *shopping centers*, arquivos, museus dentre outros. Assim, os patrimônios industriais apresentados foram identificados pelas funções que exercem na atualidade, utilizados como espaços culturais, sociais (trabalho, habitacionais, assistenciais, educacionais e lazer) e comerciais.

Como vimos no capítulo 2, nem toda instalação industrial pode ser considerada patrimônio industrial. Vimos também que para essa categoria de patrimônio é necessário que se reconheçam nessas edificações inovações que tenham causado profundas mudanças na forma de produção e que geraram evoluções sociais, técnicas e econômicas. Partindo desse princípio, apresentamos nos quadros 4, 5 e 6 o amplo e diversificado patrimônio industrial carioca, que compõe a paisagem industrial da cidade, hoje convertido funcionalmente. Dessa forma, os demais patrimônios industriais tombados existentes na cidade, que não tiveram suas funções originais modificadas, como as vilas operárias que continuam servindo de moradia, os sindicatos que ainda mantêm suas atividades e outras edificações na mesma situação, não foram analisados. Nossa análise recaiu sobre as edificações que passaram a ter novos usos.

Os quadros citados se apresentam divididos em nove colunas com as seguintes informações: identificação do patrimônio industrial por ordem alfabética, inicialmente pela função que exerce na atualidade; função industrial que exercia no passado ou a infraestrutura que permitiu o seu desenvolvimento; indicação da tutela, pela letra designativa da esfera administrativa correspondente (F- bens tombados em nível federal, E- bens tombados em nível estadual e M- bens tombados em nível municipal) e o ano do tombamento; data de inauguração da atividade exercida e do seu

encerramento, quando foi possível identificar; o ano da conversão funcional do imóvel; seguido da expressão afirmativa (sim) ou negativa (não), caso haja alguma informação escrita no local que identifique, de alguma forma, a atividade industrial anterior; e existência ou não de informações virtuais, em sítios oficiais; a localização do imóvel por bairro na cidade do Rio de Janeiro e por fim a identificação da gestão administrativa (pública ou particular).

Quadro 4 - Demonstrativo dos patrimônios industriais convertidos funcionalmente na cidade do Rio de Janeiro para a área cultural

ESPAÇOS CULTURAIS								
Atividade Atual	Atividade Anterior	Tombamento/Ano	Inauguração/Encerramento	Conversão (ano)	Inf. "in loco"	Inf. virtual	Local	Gestão
Arquivo Nacional	Casa da Moeda	F-1938	1868/1983	1984	Sim	Sim	Centro	Pública/Federal
Casa França-Brasil	Alfândega	F-1938	1820/1944	1990	Sim	Sim	Centro	Pública/Estadual
Centro Coreográfico do Rio de Janeiro	Cia. Hanseática (Brahma)	M-1994	1910/1992	2004	Não	Sim	Tijuca	Particular
Centro Cultural Fundação Progresso	Fábrica D'Almeida Comércio e Indústria de Ferro Ltda.	E-1987	1881/1976	1999	Não	Sim	Centro	Particular
Centro Cultural Light/Sede da Light	Garagem de bondes da Cia. Ferro Carril Urbano	F-1988	1911/1935	1994	Sim	Sim	Centro	Particular
Centro Cultural Paço Imperial	Casa da Moeda	F-1938	1743/1814	1985	Sim	Não	Centro	Pública/Federal
Espaço para realização de eventos	Galpões da Estrada de Ferro Central do Brasil	M-2000	2ª metade do Séc. XIX/?	Final do século XX	Não	Sim	Gamboa	Pública/Municipal
Espaço para realização de eventos	Escritório e galpão da Cia. Nacional de Navegação Costeira	M-2000	1891/?	Década de 1990	Não	Não	Santo Cristo	Pública/Municipal

Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica	Estação de passageiros de hidroaviões Aeroporto Santos Dumont	F-1957	1938/1942	1986	Sim	Sim	Centro	Pública/Federal
Polo de produção de arte e cultura	Fábrica Bhering (*)	M-2012	1934/1990	2010	Sim	Sim	Santo Cristo	Particular
Superintendência do IPHAN	Sede da Cia. Docas de Santos	F-1978 E-2006	1908/1985	1986	Sim	Sim	Centro	Pública/Federal
Total	11							

Fonte: GUIA do patrimônio cultural carioca: bens tombados 2014. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2014.

(*) A Fábrica de Chocolates Bhering foi fundada em 1880, como a primeira fábrica a produzir chocolate e café moído. Instalada inicialmente na rua Sete de Setembro, teve seu prédio demolido, por conta das obras de modernização na Reforma urbana de Pereira Passos. Deslocou-se para a rua Treze de maio. Só na década de 1930, se instalou na zona portuária do Rio (FÁBRICA de chocolate Bhering, tradição carioca. *In:* BIBLIOTECA NACIONAL (Brasil). **Acontece.** Rio de Janeiro: [Biblioteca Nacional], 2020. Disponível em: <http://www.bn.gov.br/acontece/noticias/2020/05/fabrica-chocolate-bhering-tradicao-carioca>. Acesso em: 22 fev. 2021. Notícia publicada em 19 de maio de 2020).

Quadro 5 - Demonstrativo dos patrimônios industriais convertidos funcionalmente na cidade do Rio de Janeiro para a área social

ESPAÇOS SOCIAIS								
TRABALHO								
Atividade Atual	Atividade Anterior	Tombamento / Ano	Inauguração / Encerramento	Conversão (ano)	Inf. "In loco"	Inf. Virtual	Local	Gestão
Diretoria de Serviço Oeste da Companhia de Limpeza Urbana do RJ	Oficina de manutenção de bondes elétricos (usina)	M-1996	1917/1967	1985	Sim	Sim	Campo Grande	Pública/Municipal
Instituto de Arquitetos do Brasil – IAB/RJ	Casa das Máquinas e Oficina da Cia. Ferro Carril do Jardim Botânico (CFCJB)	M-1988 E-1989	1904/ Década de 1960	1988	Sim	Não	Flamengo	Particular
Sociedade de Engenheiros e Arquitetos	"The Rio de Janeiro City Improve	M-2000 E-2006	1864/1947	1960	Sim	Sim	Glória	Pública/Estadual

do Estado do Rio de Janeiro-SEAERJ	ments Company Ltd.” (tratamento de água e esgoto)							
Total	3							
HABITACIONAIS								
Residência	Casa de Máquinas do Reservatório do Morro do Inglês	E-1998	1868/1975	2003	Sim	Sim	Cosme Velho	Particular
Residência	Escola da Cia. de Fiação e Tecelagem Carioca (Fábrica de Tecidos Carioca)	M-2001	1902/1960	?	Não	Não	Jardim Botânico	Particular
Total	2							
ASSISTENCIAIS								
Comitê Ação da Cidadania / Centro Cultural da Herança Africana	Armazém das Docas D. Pedro II	F-2016	1875/1910	2001	Sim	Não	Saúde	Pública/Municipal
Total	1							
ESPAÇOS EDUCACIONAIS								
Centro Universitário IBMEC (Instituto Brasileiro de Mercado de Capitais)	Edifício Standard Oil Company of Building (prédio da Esso)	E-2003	1935/2003	2007	Sim	Sim	Centro	Particular
Total	1							
LAZER								
Sede Social do Bangu Atlético Clube	Antiga sede do Cassino Bangu	E-1990	1904/1929	1931	Não	Sim	Bangu	Particular
Total	1							

Fonte: GUIA do patrimônio cultural carioca: bens tombados 2014. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2014.

Quadro 6 - Demonstrativo dos patrimônios industriais convertidos funcionalmente na cidade do Rio de Janeiro para a área comercial

ESPAÇOS COMERCIAIS								
Atividade Atual	Atividade Anterior	Tombamento / Ano	Inauguração/ Encerramento	Conversão (ano)	Inf. "In loco"	Inf. Virtual	Local	Gestão
Bangu Shopping	Cia. Progresso Industrial do Brasil (Fábrica de Tecidos Bangu)	M-2000	1893/2005	2007	Sim	Sim	Bangu	Particular
Estacionamento/dépósito do Grupo Latour (rede de concessionárias da Peugeot)	Galpão Industrial da Metalúrgica Pagani Castier Ltda.	M-1994 E-1990	1921/1964	?	Não	Não	Cidade Nova	Particular
Extra Hipermercado	Cia. Hanseática (Brahma)	M-1994	1910/1992	2004	Não	Não	Tijuca	Particular
Extra Hipermercado Boulevard	Cia de Fiação e Tecidos Confiança Industrial	M-1993	1884/1960	1979	Sim	Não	Vila Isabel	Particular
Shopping Nova América	Cia. de Tecidos Nova América	M-2015	1925/1991	1995	Sim	Sim	Del Castilho	Particular
Total	5							

Fonte: GUIA do patrimônio cultural carioca: bens tombados 2014. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2014.

Ao analisarmos os quadros acima, em um primeiro momento, poderíamos acreditar que se trata de um quantitativo considerável de edificações que serviram no passado de suporte para o desenvolvimento industrial da cidade do Rio de Janeiro e que, atualmente, atendem a outras funções. Mas, se considerarmos que desde o final século XIX, até as primeiras décadas do século XX, como apresentamos no primeiro capítulo, o Rio de Janeiro era considerado a cidade mais industrializada do país, esse número é irrisório! Podemos concluir que grande parte das instalações industriais cariocas foram demolidas ao longo dos anos e que parte considerável da memória da indústria carioca se perdeu. Muito em face da imagem de "cidade maravilhosa" que seus gestores queriam imprimir na urbe.

Utilizadas na atualidade para diversos segmentos como culturais, sociais e comerciais, podemos perceber, pelos dados fornecidos, a grande desigualdade de investimentos na área social. Para a área cultural foram destinadas 11 edificações, o que se mostrou uma surpresa; para a área comercial 5 edificações; e para a área social 8 edificações, distribuídas da seguinte forma: 3 para a área do trabalho; 2 para habitação; 1 para assistência, 1 para a educação e 1 para o lazer. Esse cenário demonstra, que é possível a utilização de remanescentes industriais para habitação. E diante da realidade da cidade do Rio de Janeiro, onde uma parte da população mora em áreas de risco, como em encostas, edificações industriais, poderiam ser utilizadas como habitações populares. Adaptadas, atenderiam a esse segmento da sociedade e, em termos econômicos, seria mais viável para a sua manutenção do que a demolição para a construção de um novo edifício (CASTELNOU NETO, 1992, p. 267). As duas únicas instalações convertidas funcionalmente para habitação localizam-se na zona sul da cidade, nos bairros do Cosme Velho e do Jardim Botânico, em áreas nobres, e atendem a padrões financeiros acima da média da cidade. Muitas dessas edificações de origem industrial na cidade poderiam fazer parte de políticas públicas habitacionais da cidade. Como moradia popular, ajudariam a diminuir consideravelmente o *déficit* de habitações e potencialmente reduzir a população de rua, extremamente vulnerável, e o número de desabrigados, vítimas das ocupações desordenadas em edificações precárias. Algumas cidades europeias utilizam essas instalações para essas funções. Nesse sentido, caberia aos inventários fartamente documentados e ilustrados com fotografias e depoimentos, preservar a trajetória desses empreendimentos industriais e correlatos. O mesmo ocorre com a questão educacional e assistencial. Das vinte e quatro instalações apresentadas, apenas uma foi destinada ao ensino e, mesmo assim, ao ensino universitário privado, com foco no mercado de capitais. Seguindo essa tendência de poucas instalações voltadas para usos sociais, apenas uma delas foi destinada à assistência social¹³⁹.

Quanto às instalações destinadas à área cultural e comercial, essas se apresentam um pouco mais acessíveis à população, comparadas com as demais. Esse é o caso do arquivo público, dos centros culturais; dos espaços para feiras alternativas e festas e dos supermercados e *shoppings centers*. São locais que permitem maior fluxo

¹³⁹ Trata-se de instituição criada em homenagem à Herbert de Souza, o Betinho, que concebeu e dedicou-se ao projeto "Ação da Cidadania contra a Fome, a Miséria e pela Vida", que já distribuiu toneladas de alimentos para populações carentes e que terá que desocupar o imóvel, para dar lugar ao "Centro Cultural da Herança Africana", ainda em projeto. A modificação de uso da edificação se deu por situar-se na Gamboa, área considerada pela Unesco, em 2017, Patrimônio Mundial, após descoberto o "Cais do Valongo".

de pessoas. Os museus instalados nessas edificações, que também fazem parte desse grupo, serão abordados no item 4.4, quando trataremos da musealização desses espaços.

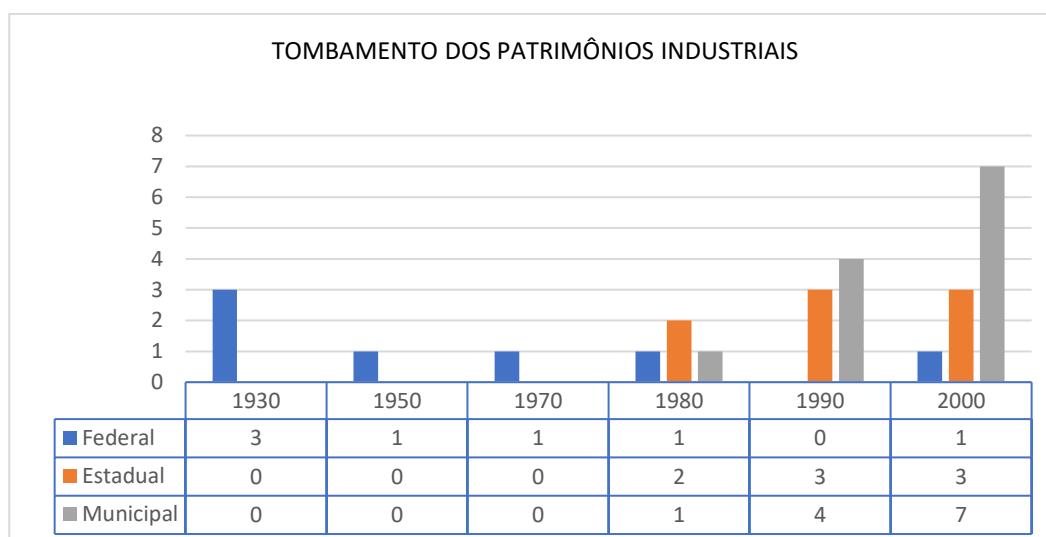
Nos quadros apresentados anteriormente, a segunda coluna identifica as atividades que as instalações industriais tiveram no passado, algumas desenvolvidas ao longo de muitas décadas. Identificam-se fábricas de alimentos, de tecidos, de bebidas, de moedas, de combustível, de produção de ferro, além das infraestruturas que permitiram o desenvolvimento industrial, como estações de tratamento de água e esgoto, reservatórios de água, oficinas de manutenção de transporte, armazéns, dentre outros usos. Analisando as edificações industriais que restaram na cidade, construídas entre o século XIX e meados do século XX, é possível dimensionar a vasta e diversificada produção carioca. Vimos no capítulo 1 que se fabricavam na cidade os diversos gêneros necessários à vida cotidiana, desde calçados até velas (ALMANAK, 1900, p. 12). Não podemos também esquecer toda a infraestrutura criada para dar suporte a esses empreendimentos, como as inúmeras oficinas de manutenção e garagens de bondes que atendiam às diversas companhias de ferro-carris. Essas, em grande parte, desapareceram sem deixar vestígios.

Sabemos que a preservação do patrimônio cultural é uma escolha e não se pode salvaguardar toda estrutura e infraestrutura industrial carioca. Sabemos também que o desenvolvimento das cidades é necessário. Contudo, em relação ao patrimônio industrial, a própria Carta de Nizhny Tagil (2003) estipulou diretrizes orientando o que se deve preservar. Diante da produção industrial desenvolvida na cidade do Rio de Janeiro, aqui já apresentada, podemos chegar a uma conclusão: que a pouca representatividade arquitetônica das atividades industriais na cidade tem relação com o perfil que a cidade pretende ter, de forma a conquistar posição de destaque nacional e internacional, como o turismo e os negócios, por exemplo.

A terceira coluna trata dos tombamentos. A percepção da importância de se preservar os remanescentes dos processos industriais pelas suas características históricas, tecnológicas, sociais, arquitetônicas ou científicas (TICCIH, 2003, p. 3) é recente no Brasil, datando de 2004, período em que surgiu o “Comitê para a Conservação do Patrimônio Industrial no Brasil”. Contudo, percebemos que os primeiros tombamentos na esfera federal das instalações apresentadas nos quadros datam da década de 1930, época em que se enaltecia a indústria nacional, apesar desses tombamentos não enfatizarem a questão industrial, mas sim as características artísticas

e históricas. Já os tombamentos estaduais e municipais, nas duas primeiras décadas do século XXI, se apresentam em número mais expressivo. Na Figura 25, o gráfico demonstra os patrimônios industriais tombados na cidade do Rio de Janeiro

Figura 25 - Gráfico com o demonstrativo dos patrimônios industriais tombados nas três esferas administrativas do poder executivo entre os de 1930 a 2000



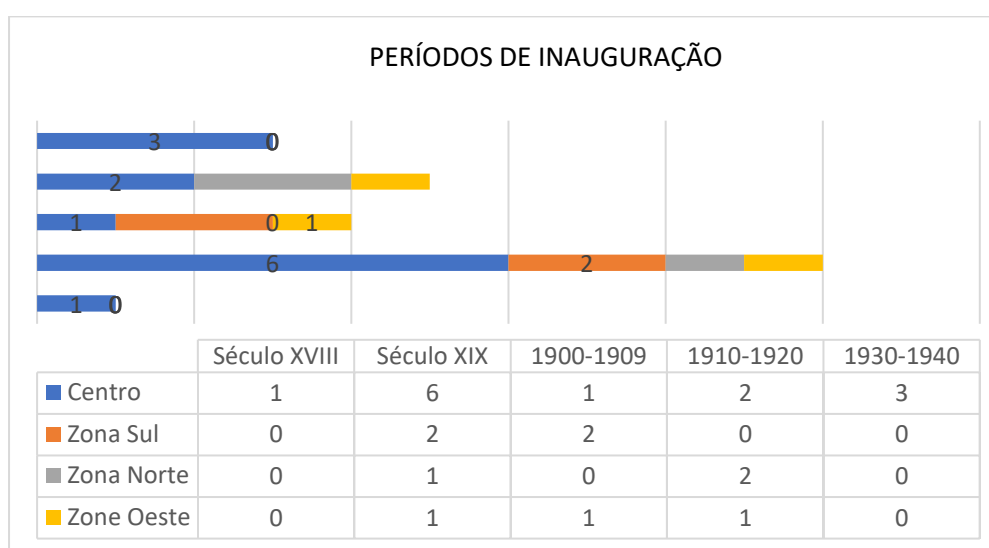
Fonte: Quadros 4, 5 e 6.

O cenário acima apresentado, se deve, provavelmente, em função de vários eventos esportivos mundiais sediados na cidade como: os XV Jogos Pan-Americanos (2007); a XX Copa do Mundo FIFA (2014); e os Jogos da XXXI Olimpíada (Rio 2016). Tais eventos determinaram uma disposição demolidora de edificações por parte do governo, fazendo com que os próprios órgãos responsáveis pelo tombamento, as comunidades locais e grupos interessados na preservação desses imóveis solicitassem seus tombamentos. Vale lembrar que uma mesma edificação pode ter a proteção de mais de um órgão de preservação, como já apresentamos.

A quarta coluna traz informações sobre os períodos de inauguração e encerramento das atividades industriais. Observamos que 10 (dez) das 24 (vinte e quatro) edificações iniciaram suas atividades ainda no século XIX e apenas duas encerraram suas atividades no mesmo século. Percebemos, também, que nas duas primeiras décadas do século XX houve grande investimento na cidade, com a implantação de infraestrutura necessária para o desenvolvimento industrial, restando 8 (oito) construções desse período, dedicadas às mais diversas atividades. Era o alvorecer da “Primeira República”, com abertura de grandes avenidas, saneamento

básico em algumas áreas, o que atraiu muitos investidores. Dos investimentos da década de 1930 sobrou pouco, apenas 3 (três). Esse período é considerado por alguns autores (ARAÚJO, 2008, p. 19) e (D'ARAÚJO, 1997, p. 7) como o início da industrialização no Brasil. Na Figura 26, a seguir, demonstramos no gráfico, esse cenário na cidade.

Figura 26 - Gráfico demonstrativo do quantitativo de instalações fabris e industriais inauguradas na cidade do Rio de Janeiro, em meados do século XIX até a década de 1940



Fonte: Quadros 4, 5 e 6.

Diante do gráfico da Figura 26, percebemos o que já havíamos demonstrado no capítulo 1, que desde o século XIX, a cidade do Rio de Janeiro vinha desenvolvendo suas atividades industriais e que alguns desses remanescentes acabaram ficando na paisagem carioca. Percebemos também que essas edificações estavam e, de certa forma, ainda estão ligadas ao poder, como a Casa da Moeda e a Alfândega, por exemplo.

Quanto aos encerramentos desses empreendimentos industriais, podemos observar que estes se concentram nas décadas de 1960 a 1990. Parte desse período foi vivenciado pela Ditadura Militar (1964 a 1979) que tinha como lema a retomada do desenvolvimento econômico. No entanto, o período foi marcado por uma acentuada e progressiva centralização político-administrativa e reformas administrativa, bancária, tributária, previdenciária, habitacional e educacional (MATTOS; DOTTORI; SILVA, 1972, p. 299). Com a ampliação do mercado às exportações, a entrada de capital

estrangeiro e as mudanças nos tipos de modais de transportes, dos trilhos para o asfalto, os altos índices de inflação, as antigas fábricas de tecidos e as companhias de ferro carris (bondes), por exemplo, entraram em colapso e fecharam suas portas.

O fim do período mencionado presenciou profundas transformações no cenário político e econômico brasileiro: abertura política, com o fim do Ditadura Militar (1979); convocação de eleições diretas (1984) e promulgação de uma nova Constituição (1988). O cenário conturbado¹⁴⁰, com troca presidencial¹⁴¹, alta da inflação, desvalorização e mudança da moeda nacional¹⁴², fez com que importantes empreendimentos cessassem suas atividades. Com a eleição de Fernando Collor de Mello, na década de 1990, a economia nacional sofreu um duro golpe¹⁴³, principalmente com as privatizações, afetando fortemente o cenário dos empreendimentos industriais na cidade, como demonstrado a seguir no gráfico da Figura 27.

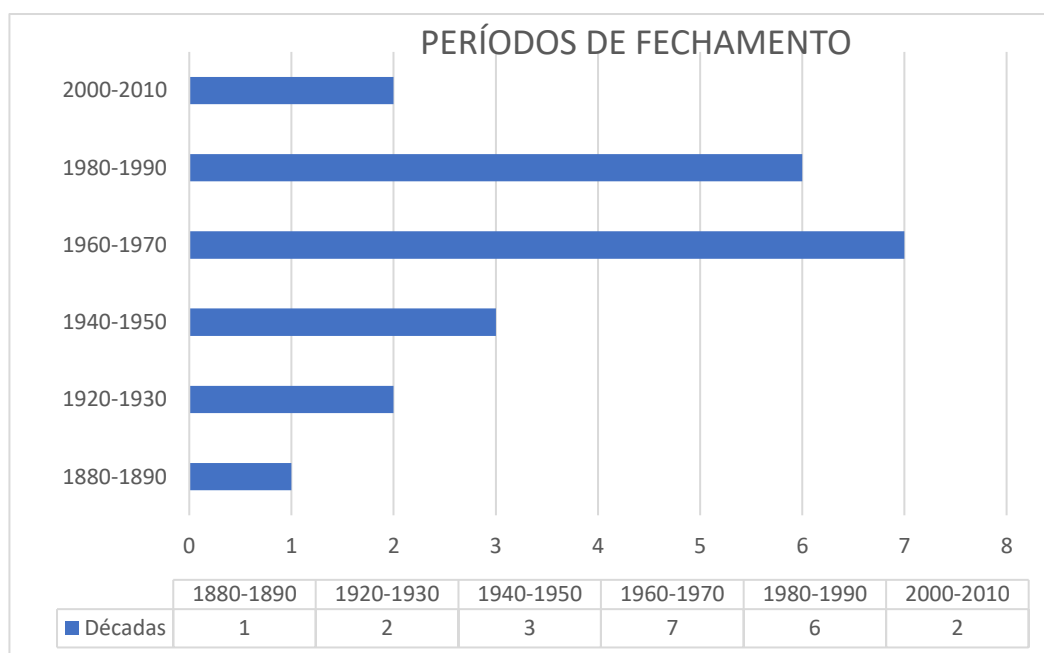
¹⁴⁰ A herança deixada pela Regime Militar teve profundas consequências no campo econômico, inclusive uma enorme dívida externa. O país não tinha reservas em moeda estrangeira para pagar os juros que venciam em 1987. Sem alternativas, o Governo decretou moratória. Para enfrentar a inflação, recorreu-se aos planos de estabilização: Plano Cruzado, congelando por um ano os preços das mercadorias, aluguéis, salários, tarifas públicas, passagens e o câmbio; e o Plano Cruzado II, que não passou de um reajuste geral de preços e tarifas, liberando preços de mercadorias e aumento de impostos. Os combustíveis, reajustados em 60% e os salários toda vez que a inflação atingisse determinado índice (VAINFAS; FARIA; FERREIRA; SANTOS, 2010, p. 394; 396).

¹⁴¹ Com as eleições de 1984, Tancredo Neves foi eleito presidente da República, mas na véspera de sua posse, foi internado. Veio a óbito em 21 de abril de 1985. Assumiu o cargo, seu vice-presidente José Sarney, em 15 de março de 1985, com a tarefa de conduzir a transição da ditadura para o regime democrático, num país ávido por mudanças (Ibidem, 2010, p. 394).

¹⁴² O Cruzeiro, que até então era a moeda do país, foi substituído, pelo Cruzado (Decreto-Lei, nº 2.283, de 28 de fevereiro de 1986) (Plano Cruzado). Com o corte de três zeros na moeda, CR\$ 1.000,00 (mil Cruzeiros), passaram a valer Cz\$ 1,00 (um Cruzado). Com o fim do período de congelamento dos preços e salários a inflação voltou a subir e o governo instituiu nova moeda – o Cruzado Novo (Lei nº 7.730, de 31 de janeiro de 1989). Verifica-se novamente o corte de três decimais no padrão monetário, Cz\$ 1.000 (mil Cruzados), passaram a valer NCz\$ 1 (um Cruzado Novo) (MADEIRA, 1993, p. 64).

¹⁴³ "Com uma série de medidas para controlar a inflação e reestruturar o Estado, como: reforma administrativa, com demissão de funcionários públicos; abertura comercial ao exterior e ao capital estrangeiro; eliminação de incentivos fiscais às indústrias; liberalização da taxa do dólar e um programa de privatizações em empresas estatais. Congelamento de preços e salários e a implantação de uma 'nova moeda', a restauração do Cruzeiro, em substituição do Cruzado Novo" (Op. cit., 2010, p. 400).

Figura 27 - Gráfico demonstrativo dos períodos de maior fechamento dos empreendimentos industriais na cidade do Rio de Janeiro



Fonte: Quadros 4, 5 e 6.

A quinta coluna dos quadros 4, 5 e 6 nos mostra os períodos em que as antigas edificações industriais passaram a ter novos usos na cidade do Rio de Janeiro. Essas conversões funcionais, na sua maioria, ocorreram muito em face das reformas urbanas, com o intuito de oferecer à essas instalações novas funcionalidades que atendessem às demandas da sociedade. Das 24 (vinte e quatro) instalações apresentadas, apenas duas não possuem essa informação (data de conversão). Pode-se observar que 8 (oito) instalações foram tombadas após suas conversões funcionais, algumas delas décadas depois do encerramento de suas atividades industriais. Essas poderiam ter sido demolidas sem deixar vestígios, pois não dispunham de nenhum meio legal que as protegessem. Contudo, se mantiveram e suas conversões, muitas vezes, ocorreram por solicitações populares.

Sabemos que dependendo do interesse imobiliário, político e econômico, essa proteção legal pode ser “derrubada” juntamente com o edifício, como já vimos acontecer na cidade do Rio de Janeiro¹⁴⁴. Esse fato deve chamar a atenção não só dos

¹⁴⁴ A antiga Fábrica da Cervejaria Brahma foi demolida em 2011, em prol das obras de reestruturação da “Passarela do Samba” (Avenida dos Desfiles), popularmente conhecida como “Sambódromo”, para os Jogos Olímpicos de 2016, ocorridos na cidade. Construída em 1888 no bairro do Catumbi, localizava-se em frente a referida passarela, tombada desde 1994, tendo todo seu entorno protegido. Em prol dos projetos de ampliação da “Passarela do Samba”, ela foi destombada, para que a antiga fábrica pudesse ser demolida, sendo a “Passarela do Samba” novamente tombada (BRASIL, Zenilda Ferreira. A destruição da primeira fábrica da cervejaria Brahma do Rio de Janeiro. In: COLOQUIO LATINO-AMERICANO SOBRE

responsáveis pela proteção dos patrimônios culturais, como também de toda a sociedade, uma vez que, pela própria legislação de proteção do patrimônio cultural, como já vimos, essa mesma sociedade se tornou parceira na salvaguarda do seu patrimônio.

A sexta e a sétima colunas nos trazem dados de como as informações sobre as antigas edificações são apresentadas para a sociedade. Para uma primeira análise foi considerada informação qualquer menção sobre suas antigas funções, tanto nas suas localidades como nos sítios na Internet. Das 24 (vinte e quatro edificações), 16 (dezesesseis) apresentaram informações, *in loco* e em ambientes virtuais, que identificam suas antigas funções. Nos locais onde se encontram essas edificações foram identificadas placas informativas, *banners* e painéis (9) (Apêndice C); exposições/mostras (4); maquinário (3) e elementos arquitetônicos que remetem às suas antigas funções (9), como demonstrado no quadro 7, abaixo.

Quadro 7 – Identificação das informações “in loco” das edificações industriais e correlatas na cidade do Rio de Janeiro

	Elementos arquitetônicos	Exposições e mostras	Objetos	Placas, banners e painéis	Placas simples
Arquivo Nacional	portas, vitrais, pinturas e chaminé				
Bangu Shopping	chaminé	mostra (corredor)			
Casa França-Brasil				placa	
Centro Cultural Fundação Progresso	nome da antiga fábrica na fachada				
Centro Cultural Light		exposição (sala)			
Centro Cultural Paço Imperial				placa e painéis	
Centro Universitário IBMEC					placa simples
Comitê Ação da Cidadania/ Centro Cultural				placa e banners	

da Herança Africana					
Diretoria de Serviços Oeste					placa simples
Extra Hipermercado (Tijuca)	nome da antiga fábrica na fachada e chaminé				
Extra Hipermercado Boulevard (Vila Isabel)	chaminé			placas	
Fábrica Bhering	chaminé, torre do relógio e escadaria de ferro		maquinário		
Instituto de Arquitetos do Brasil/RJ	nome da antiga função na fachada			placa	
Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica		exposição (sala)			
Residência (Cosme Velho)					placa simples
Shopping Nova América	chaminé	mostra (corredor)	maquinário		
Sociedade de Engenheiros e Arquitetos do Estado do RJ			maquinário		
Superintendência do IPHAN/RJ	portas, janelas e fachada			placa	

Fonte: Quadros 4, 5 e 6.

Nos sítios referentes a essas edificações, na atualidade, as informações apresentadas são muito superficiais e não correspondem à dimensão do empreendimento que antes ocupava o espaço, relatando apenas dados históricos e artísticos. Em 4 (quatro) instalações não havia nenhum tipo de informação (*in loco*/virtual) que identificasse suas antigas funções; 4 (quatro) com informação apenas no local e 4 (quatro) com informações apenas no virtual.

Para Pinheiro (2004, p. 2), a discussão teórica e conceitual acerca do termo informação é objeto de estudo da Ciência da Informação e a aceção do termo está mais voltada para a "modificação de estruturas e processos cognitivos relacionados ao

universo humano e que tragam, em sua essência, o sentido de ordem e organização" (PINHEIRO; BENCHIMOL, 2009, p. 2441). Segundo Rendón Rojas para se obter informação:

é necessário que o sujeito realize uma síntese dos dados que recebe, estruturando-os por meio de ferramentas biopsicogenéticas. O esforço mental do sujeito para que a informação se construa é fundamental nesse processo. Sem essa atividade mental não existe informação, pois esta é do sujeito e para o sujeito (RENDÓN ROJAS, 1999, p. 36).

Segundo os autores acima citados, para que a informação seja compreendida é necessário que haja uma transformação no indivíduo em relação àquilo que é apreendido. Assim sendo, a forma como os patrimônios industriais estão apresentados na cidade do Rio de Janeiro podem não estar cumprindo essa missão.

Na oitava coluna, podemos observar a concentração de investimentos industriais pelas suas localidades. No final do século XIX, como já havíamos mencionado no capítulo 1, havia maior concentração de instalações no centro da cidade, com fundições, armazéns e galpões para a estocagem dos produtos. Na zona sul, existiam fábricas de tecidos e uma delas, aqui apresentada, mantinha escola para os filhos dos funcionários, além do abastecimento de água vindo dos reservatórios que utilizavam a abundância de recursos hídricos da região. Verifica-se também que a zona oeste começava a se desenvolver a partir de um grande empreendimento têxtil, a Fábrica de Tecidos Bangu. No alvorecer do século XX, importantes fábricas de cerveja e tecidos se instalaram na zona norte e os bondes já circulavam na zona oeste. Observa-se também, que os investimentos apresentados nos quadros 4, 5 e 6 ocorreram com mais ênfase até a década de 1940 nessas localidades. Esse cenário nos traz duas importantes informações: a primeira refere-se ao fato de não traduzir a importância econômica que o Rio de Janeiro teve do final do século XIX até as primeiras décadas do século XX, como relevante centro industrial; e a segunda é justamente o oposto, pois esse mesmo cenário traduz muito do que os gestores da cidade quiseram deixar para a posteridade. Com tão poucos exemplares de seus processos industriais, tem-se, a impressão de que a cidade não quer para si esse perfil industrial, como ilustra Oliveira (1991, p. 94): "o Rio de Janeiro consegue ser um grande centro industrial, sem, contudo, aparecer nas imagens construídas da cidade enquanto tal".

A nona (última coluna) identifica a responsabilidade administrativa dessas instalações. Das 24 (vinte e quatro) edificações tombadas na cidade do Rio de Janeiro

e apresentadas nos quadros 4, 5 e 6, 10 (dez) estão sob a gestão pública e 14 (quatorze) sob a gestão privada.

Das instalações públicas, 4 são federais; 2 estaduais e 4 municipais, distribuídas entre espaços culturais, comerciais e sociais, respectivamente. Para essa análise, foi considerada como de gestão pública apenas aquelas instalações que são de propriedade da administração pública. Essa identificação é importante, primeiro para termos noção, no universo do patrimônio industrial carioca, como esses espaços são utilizados pelo setor público e, segundo, para sabermos quais são os canais de interlocução possíveis. Esse quantitativo de instalações públicas, ligado ao desenvolvimento industrial, demonstra a presença do Estado no processo de desenvolvimento industrial da cidade e torna mais difícil o descarte de suas edificações. O que já não ocorre com o setor privado, pois, para se evitar uma demolição é necessário maior esforço de sensibilização, o que na maioria das vezes não acontece, uma vez que fatores econômicos, políticos e imobiliário etc. são mais determinantes para o destino da edificação.

4.3 - A Preservação dos Patrimônios Industriais na Cidade do Rio de Janeiro e seus Novos Usos

Vimos no item anterior que existem na cidade do Rio de Janeiro vinte e quatro bens tombados pelos três órgãos de preservação do patrimônio cultural. Esses correspondem àqueles bens de natureza material, que as Cartas de Nizhny Tagil (2003) e de Sevilha (2018) denominam de patrimônio industrial. Analisamos, como a preservação adotada para essa categoria de patrimônio, através das conversões funcionais, conservam o passado industrial na cidade do Rio de Janeiro.

Para iniciarmos essa discussão torna-se necessário abordarmos a noção de preservação, que rapidamente mencionamos no capítulo 3. Esse termo está muito arraigado à ideia de proteção, sendo associada à ideia de perda, destruição, degradação, dentre outros riscos. Nesse sentido, o ato de preservar se concretiza em diversas ações instrumentalizadas através das práticas que já abordamos e a conversão funcional é uma delas. De modo geral, o uso é uma das condições necessárias à preservação de uma edificação (CASTORE, 2012, p. 1). Contudo, essa ação não

inviabiliza outras, como o inventário¹⁴⁵, instrumento capaz de coletar dados materiais e imateriais, característica muito pertinente em se tratando de patrimônio industrial, se considerarmos que nem todas as edificações de cunho industrial podem ser preservadas.

Na teoria, ao findar as atividades funcionais de uma edificação industrial, as intervenções deveriam manter as características industriais da edificação e seus elementos constitutivos, que nos remetessem à sua antiga função, capazes de nos transportar a um ambiente de trabalho. Com base nos dados coletados é importante registrar o que Meneguello (2011a, p. 250) denomina de “memória dos espaços de produção”, conceito que envolve, também, a paisagem do entorno, ideia defendida para a salvaguarda do patrimônio industrial pelos grupos e entidades defensores dessa categoria de patrimônio.

Na prática, principalmente no Brasil, e em especial na cidade do Rio de Janeiro, o que observamos dessas intervenções é a modificação interna de edificações industriais e suas infraestruturas e dos equipamentos urbanos, que serviram de suporte ao desenvolvimento industrial da cidade. Apagando, de certa forma, seu passado industrial, que, na maioria das vezes, se restringe apenas à sua fachada (Figuras 28 e 29). Como o próprio nome induz, conversão funcional é a mudança de atividade, de função, que normalmente vêm atender às demandas da sociedade contemporânea. Nesse sentido, qual o propósito de manter apenas na fachada de uma instalação industrial ou nas infraestruturas correlacionadas à alusão ao seu passado industrial, sem nenhuma relação com a sua atividade atual?

A arquiteta Beatriz Kühn (2008, p. 55) faz um alerta em relação às restaurações de edificações industriais ocorridas na atualidade, principalmente para adquirir novos usos. Ela enfatiza, que é necessário respeitar a concepção do edifício, as técnicas e os processos utilizados, e que antes da intervenção, estudos históricos e levantamentos sobre as características tipológicas e construtivas sejam realizados.

¹⁴⁵ Que para maior eficiência deve ser realizado durante o funcionamento da instalação ou logo após o encerramento das atividades industriais ou correlacionadas.

Figura 28- Fachada da Antiga Fábrica de Fogões Progresso. Atual Centro Cultural Fundação Progresso.



Foto: Previ-Rio.

Fonte: FUNDIÇÃO Progresso: uma fábrica de cultura arrojada e independente.

Portal do Servidor. Rio de Janeiro, 24 out. 2016, il. color. Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/web/portaldoservidor/exibeconteudo?id=6485614>. Acesso em: 20 dez. 2020.

Figura 29- Detalhe de um dos nichos da fachada da antiga Fábrica de Fogões Progresso¹⁴⁶



Autor: desconhecido.

Fonte: A ORNAMENTAÇÃO arquitetônica na cidade do Rio de Janeiro: Fundação Progresso *In*: O RIO que o Rio não vê. Rio de Janeiro, 2 out. 2012, il. color. Disponível em: <https://orioqueorionaove.com/2012/10/02/fundicao-progresso/>. Acesso em: 20 dez. 2021.

Segundo Castelnou Neto (1992, p. 267), como já mencionado no item 4.2, a adaptação de antigos edifícios, no caso edifícios industriais, para novas funções se torna ao mesmo tempo, economicamente menos dispendioso do que a construção de um novo edifício e sua manutenção é mais viável, do ponto de vista cultural. É preciso considerar que, em alguns casos a preservação costuma ser apenas de suas fachadas, tornando a manutenção mais barata do que a manutenção de todo o edifício. Nesse

¹⁴⁶ “Obra de autor desconhecido, 1912. Dentro de um nicho em semicírculo, escultura em alto relevo representa dois operários trabalhando num alto forno; o operário da direita tem um martelo na mão e prepara-se para bater uma peça pousada numa bigorna pelo operário da esquerda; encostado na bigorna, outro martelo; à direita do primeiro, balde com varetas, provavelmente de carvão; à esquerda do segundo operário, uma imensa engrenagem e ramos vegetais” (A ORNAMENTAÇÃO arquitetônica na cidade do Rio de Janeiro: Fundação Progresso *In*: O RIO que o Rio não vê. Rio de Janeiro, 2 out. 2012, il. color. Disponível em: <https://orioqueorionaove.com/2012/10/02/fundicao-progresso/>. Acesso em: 20 dez. 2021).

sentido essas conversões funcionais tornam-se estratégicas, sendo uma espécie de “barganha” da iniciativa privada, que normalmente tem a posse dos bens, com os órgãos de preservação do patrimônio cultural. Mantem-se a fachada industrial do bem tombado e internamente se atende às necessidades do novo empreendimento que, segundo Meneguello (2011a, p. 253), são espaços tão grandes que se prestam aos usos de massa, como supermercados, espaços de lazer etc.

Figura 30 - Na fachada do atual Supermercado Extra Boulevard, na Tijuca, ainda se mantém o nome da antiga Fábrica de cerveja. Companhia Hanseática.



Foto: Zenilda Brasil. 2020.

Fonte: Zenilda Brasil.

Analisaremos brevemente os exemplos das Figuras 28, 29 e 30, que têm nas suas fachadas os vestígios de seu passado industrial, para em seguida avaliarmos os prós e os contras dessas conversões funcionais. Com base nessa análise, avaliaremos diretrizes para a salvaguarda do patrimônio industrial, como por exemplo, a musealização desses espaços. Acreditamos que esse tipo de conversão funcional tem mais condições de manter, além das características industriais pertinentes a esses edifícios, o ambiente de trabalho, que em outras conversões tendem a ser apagadas. Discutiremos sobre esse tema no item seguinte.

As Figuras 28 e 29 remetem à antiga Fábrica D'Almeida Comércio e Indústria de Ferro Ltda. (Fábrica de Fogões Progresso), que passou a abrigar, a partir de 1999, o

Centro Cultural Fundação Progresso. Sua conversão em espaço cultural foi resultado de mobilização popular¹⁴⁷ solicitando seu tombamento, ocorrido em 1987. Tal solicitação ocorreu face ao iminente risco de demolição da referida edificação e da falta de equipamentos culturais, à época, no local, o bairro da Lapa, no centro da cidade. Como uma das principais fundições de ferro e bronze do Rio de Janeiro (1881) na produção de cofres e fogões (Figura 29), o espaço abrigava diversas seções de trabalho: fundição; modelagem; serralheria e cofre à prova de fogo; ferros de engomar; além de dois grandes armazéns e casa de máquinas (ALMANAK HENAULT, 1910, p. 536-539) (Figura 31) e (Figura 32).

Figura 31 - Anúncio da Fábrica de Cofres e Fogões L. B. de Almeida e & Cia.



Fonte: Brasil Revista, n. 17, p. 52, 1944.

Figura 32 - Seção de fundição (área interna da fábrica) com trabalhadores.



Fonte: Almanak Henault, 1910, p. 536.

A Figura 30 traz a fachada da antiga Companhia Hanseática (Brahma), construída em 1910 e adquirida em 1941 pela Companhia Cervejaria Brahma. A nova proprietária ampliou o imóvel, mas manteve a arquitetura original da fachada do prédio, uma vez que a cerveja hanseática foi incorporada aos produtos da marca Brahma. Fechada em 1992, parte do imóvel foi demolido, restando apenas a construção original

¹⁴⁷ Um grupo de artistas de vanguarda do cenário cultural carioca, fundadores da companhia teatral "Asdrúbal Trouxe o Trombone" que se apresentava no Circo Voador e que "decidiu lutar contra a demolição de uma desativada fábrica de fogões e cofres na Lapa, imóvel de grande valor histórico (FUNDIÇÃO PROGRESSO. **História.** Rio de Janeiro, [2019]. Disponível em: <https://www.fundicaoprogresso.com.br/AFundicao/Historia>. Acesso em: 26 dez. 2021).

da Companhia Hanseática (1910-1913) (GUIA DO PATRIMÔNIO CULTURAL CARIOCA, 2014, p. 242).

A Tijuca, bairro da zona norte da cidade onde localiza-se o prédio da antiga fábrica, era também conhecida, no início do século XX, como “Andaraí Pequeno” (GERSON, 2000, p. 347) e atraía diversas fábricas de capital nacional. Na região existiam vastos terrenos disponíveis a preços mais baixos do que no centro e, principalmente, havia abundância de água (CARDOSO *et al.*, 1984, p. 84). As primeiras a utilizarem a força hidráulica, nessa localidade, foram as fábricas de tecidos e as de bebidas, dentre elas, a já citada Companhia Hanseática. Essa fábrica foi um dos marcos responsáveis pelo desenvolvimento industrial da região e, segundo a Revista Fon-Fon (1922, p. 34), a fábrica possuía os mais modernos equipamentos para a produção da cerveja: laboratórios para a análise do lúpulo, da cevada e dos fermentos; filtros que purificavam as águas advindas da “Cascatinha da Tijuca”; aparelhos de pasteurização, geradores de vapor; salão para lavagem dos barris e adega para a armazenagem da cerveja (Figuras 33 e 34). Antes de ser adquirida pela Companhia Cervejaria Brahma, a Hanseática produzia as cervejas Hanseática, Cascatinha, München e Iracema (FON-FON, 1912, p. 37), que depois continuaram a ser produzidas pela Brahma. Desde 2004, parte da edificação está ocupada pelo Hipermercado Extra e pelo Centro Coreográfico da Cidade do Rio de Janeiro, sob gestão da prefeitura da cidade.

Figura 33 - Interior da Companhia Hanseática: parte da seção de fabricação no pavimento inferior; casa das caldeiras e casa das máquinas.



Fonte: Jornal Ilustrado, 1912, p. 21.

Figura 34 - Interior da Companhia Hanseática: casa de fabricação; câmaras frigoríficas e outra parte da casa de fabricação.



Fonte: Jornal Ilustrado, 1912, p. 21.

Diante do exposto anteriormente, vimos que nas conversões funcionais de instalações industriais e dos equipamentos urbanos que favoreceram o desenvolvimento industrial e tecnológico na cidade do Rio de Janeiro, existe uma tendência de apagamento tanto dos vestígios industriais como da presença do fator humano que passou pelas dependências da edificação, apartando, assim, a edificação da memória do trabalho (MENEGUELLO, 2012, p. 104). Ainda segundo Meneguello, essas ações acabam por limpar os edifícios, que recebem cores e interiores glamourosos, que impossibilitam o entendimento desse bem, do ponto de vista dos defensores do patrimônio industrial. Contudo, essas conversões funcionais de bens tombados assumem uma dualidade bastante complexa. Ao mesmo tempo que a edificação passa a ser reconhecida como bem cultural, impedindo, *a priori*, sua demolição, as intervenções que modificam o seu interior, por motivações estritamente econômicas, descaracterizam o seu perfil industrial, colocando em xeque a sua preservação enquanto patrimônio industrial.

Face ao crescimento das cidades, principalmente em função das reformas urbanas, muitas dessas edificações acabam sendo cooptadas para atender às demandas da sociedade. Essas passam a ser utilizadas estrategicamente pelo poder público e pela especulação imobiliária e transformadas em equipamentos culturais, comerciais, de trabalho e de lazer, atendendo a população local, que costuma crescer desordenadamente no espaço da cidade. Vimos anteriormente que se torna menos custoso aproveitar uma instalação já construída do que edificar outra, o que acaba, de certa forma, favorecendo a sustentabilidade do local.

O grande problema na cidade do Rio de Janeiro é que essas edificações não se relacionam com espaços de estudo e aprendizado, principalmente por terem passado por um processo de obsolescência funcional. Vimos no capítulo 1 os esforços empreendidos pelos gestores da cidade, no início do século XX, em oferecer ao Rio de Janeiro um perfil de cidade moderna, se desvencilhando de tudo que era considerado ultrapassado. Nesse processo, as instalações industriais que findaram suas atividades por diversos fatores, inclusive por não acompanharem as novas tecnologias, não se enquadravam no novo perfil de cidade desejado por seus gestores.

Diferentemente das ações implementadas na Europa, nos Estados Unidos e nos países asiáticos, e até em alguns países latino-americanos, que compreenderam a importância do passado industrial para o aprimoramento do futuro, criando museus

industriais e rotas do patrimônio industrial¹⁴⁸, no Brasil, poucas são as iniciativas que transformaram antigas instalações em museus industriais e técnicos e em rotas turísticas do patrimônio industrial. A Mina da Passagem de Mariana, na cidade de Mariana (MG), por exemplo, não chega a ser uma rota industrial, nos moldes dos países desenvolvidos, apesar de manter um museu, pois esse é desconectado do contexto histórico e dos trabalhos na mina. A experiência de visita à mina passa mais pela diversão do que pelo aprendizado da exploração do ouro e do fator humano. Através de trolés¹⁴⁹, que descem pela mina levando turistas, os guias, informam como se processava a extração do ouro, de forma bastante narrativa, amenizando a carga do trabalho. Segundo informação turística, no sítio oficial, a Mina da Passagem de Mariana é a:

Maiores mina de ouro aberta à visitação do mundo, a Mina da Passagem guarda segredos e mistérios que encantam a todos. A descida para as galerias subterrâneas se faz de modo incomum, através de um trolley. O percurso tem 315 metros de extensão e chega a 120 metros de profundidade, onde se vê um maravilhoso lago de águas cristalinas, formado pelos aquíferos que inundaram quilômetros de túneis, quando estes deixaram de ser bombeados. Mergulhar neste mundo subaquático é possível, através de uma empresa especializada. O cenário do interior da mina impressiona a todos, com suas galerias, salões e colunas. Não há também como esquecer o lado humano, o sacrifício daqueles que escavaram as entranhas da montanha em busca de riquezas. A temperatura é estável o ano todo, entre 17° a 20° C. Desde a sua fundação, no início do século XVIII, foram retiradas aproximadamente 35 toneladas de ouro (PINCUS TURISMO LTDA, 2020).

Em visita ao local, no início dos anos 2000, foi possível perceber que o texto promocional apenas informa a passagem humana pela mina, materializada através de ferramentas antigas espalhadas no interior do local e em um pequeno museu com o maquinário e ferramentas utilizados na época. Percebemos que abordar o fator humano em atrações turísticas, a partir de espaços que exploravam a mão de obra, seja cativa ou livre, é um ponto extremamente sensível. Nesse caso específico, trata-se da exploração do trabalho escravizado e da extração dos recursos naturais que impactaram o meio ambiente. Segundo Mota (2011, p. 18), estabelecer uma rota turística do patrimônio industrial depende não só dos valores sociais e culturais locais, mas também

¹⁴⁸ Devemos observar que a questão referente aos museus industriais, que enfatizam a produção industrial e os ofícios é anterior à preocupação com o patrimônio industrial propriamente dito. E isso se percebe em toda Europa e nos Estados Unidos com a criação de museus dessa tipologia. E as práticas inglesas são precursoras desse movimento de preservação na conversão funcional de instalações industriais para museus.

¹⁴⁹ Pequenos carros (vagonetes) manuais que correm sobre trilhos.

das relações dessa população com o seu meio. Nesse sentido, a forma como é apresentado o patrimônio industrial minimiza o sofrimento humano e atenua o ambiente de trabalho, transformando a apreensão do trabalho na mina, a partir da descida dos trabalhadores nos troles, em diversão, como já mencionamos. Acreditamos que uma rota turística do patrimônio industrial pode trazer diversão, mas também conhecimento, não ficando as informações na superficialidade.

Essa experiência pode ser diferenciada em um museu industrial de mineração, se o patrimônio industrial, convertido funcionalmente para tal atividade, for entendido como espaço de aprendizado, de troca e informação. Alguns exemplos bem-sucedidos no Brasil podem servir de modelo, como o Museu da Cia. Hering, na cidade de Blumenau, Santa Catarina. Nesse museu foram preservados documentos, objetos, edificações e registrada a memória de seus trabalhadores. Analisaremos em seguida essa possibilidade na cidade do Rio de Janeiro, a partir de instalações musealizadas que originalmente serviram ao desenvolvimento industrial da cidade do Rio de Janeiro.

4.4- O Patrimônio Industrial Musealizado na Cidade do Rio de Janeiro

Vimos, do ponto de vista da preservação do patrimônio industrial, que a maioria das conversões funcionais de instalações industriais e edificações correlatas, adotadas na cidade do Rio de Janeiro, têm uma tendência a anular vestígios da passagem humana pelas suas dependências. Vimos também, em outros casos, que a utilização desses espaços como roteiros turísticos no Brasil, também têm uma inclinação ao apagamento desses sinais. Para entendermos esse processo de conversão funcional de espaços industriais e suas infraestruturas urbanas em museus, torna-se necessário compreendermos alguns conceitos. Um deles é a noção de museu e, a partir dessa, a de musealização. Com base nesses dois conceitos podemos analisar a musealização de instalações industriais e correlatas. Em seguida, abordaremos os fatores que favoreceram o surgimento dos museus industriais e técnicos e como essa tipologia de museu é conceituada. Finalizaremos apresentando os museus instalados em edificações industriais e afins, na cidade do Rio de Janeiro, avaliando, a partir da conceituação apresentada para essa categoria de museu nesta tese, se esses podem ser considerados museus industriais e técnicos.

4.4.1 - Conceito de Museu

Para compreendermos os museus industriais e técnicos, torna-se necessário, entendermos o conceito de museu. Para essa análise, trabalharemos com os conceitos de museus do ICOM (2007), enfocando as atuais discussões (2021), e com os seguintes autores: Desvallées e Mairesse (2011); Hugues de Varine (2001); Mensch (1992) e Pierre Nora (1984).

A ampliação do conceito de museu vem sendo tema de debates há algumas décadas e esse conceito, assim como os demais aqui discutidos, acompanha as transformações na sociedade. Desde a criação do Conselho Internacional de Museus (ICOM)¹⁵⁰, em 1946, a definição oficial de museu vem sendo atualizada. O conceito que ainda prevalece é de 2007, e compreende o museu como uma instituição permanente, que não visa lucro, que está à disposição da sociedade e de seu desenvolvimento, aberta a todos e que trabalha em prol de manter a representação material e intangível da presença do homem sobre a Terra, e sua relação com o meio em que vive, através das ações de coletar, conservar, pesquisar e expor essas representações, visando o estudo, a educação e o deleite (ICOM, 2021, p.1).

Nos últimos treze anos (2007-2020), a sociedade passou por alterações, políticas, econômicas, culturais e principalmente sociais, que puderam ser observadas através de diversas manifestações por maiores direitos, os quais já mencionamos no capítulo 2 desta tese, e todas essas reivindicações precisam estar refletidas no conceito de museu. Diante dos novos tempos, em 2019, o ICOM convidou membros da Organização e profissionais de museus interessados em criar uma definição mais atualizada, sendo designado um comitê permanente¹⁵¹ para estudar e aperfeiçoar a definição de museu vigente.

Na 139ª Sessão do ICOM, realizada entre os dias 21 e 22 de julho de 2019, em Paris, se escolheu uma alternativa de definição de museu, que foi submetida à votação na “Assembleia Geral Extraordinária”, no dia 7 de setembro de 2019, em Kyoto, no Japão. O objetivo era decidir se incluíam ou não essa definição no Estatuto do ICOM em substituição à atual (2007) (ICOM, 2021). Naquele momento houve conflitos e posicionamentos que levaram ao adiamento da votação e à decisão de aprofundar as reflexões sobre a nova definição. As discussões sobre o assunto foram suspensas, por conta da pandemia do Covid-19, e retomadas em 2020, através da constituição de um

¹⁵⁰ *International Council of Museum.*

¹⁵¹ Esse comitê permanente surgiu depois da Conferência Geral do ICOM, em Milão, em 2016.

novo grupo de trabalho - o "ICOM Define", que realizou uma nova metodologia de trabalho através de um formulário *online*. Essa ferramenta foi desenvolvida pelo "ICOM Brasil" para uma consulta ampla de membros e não-membros que atuam no campo dos museus. Essa definição ainda se encontra em análise, mas um resumo está disponível na página oficial do ICOM, para consulta, e retrata a necessidade dos museus se adequarem às novas demandas da sociedade. Permanece ainda vigente, com já mencionamos, a definição de 2007, mas para entendermos os caminhos que os museus na contemporaneidade precisam seguir, trouxemos as duas propostas que estão sendo discutidas:

Os museus são espaços democratizadores, inclusivos e polifônicos para o diálogo crítico sobre o passado e o futuro. Reconhecendo e **enfrentando os conflitos e desafios** do presente, eles mantêm artefatos e espécimes em confiança da sociedade, **salvaguardam diversas memórias** para as gerações futuras e **garantem direitos iguais e acesso igual ao patrimônio** para todas as pessoas (ICOM, 2021, p. 2, grifo nosso).

Os museus não têm fins lucrativos. Eles são participativos e transparentes e trabalham em parceria ativa com diversas comunidades para coletar, preservar, pesquisar, interpretar, exibir e aprimorar entendimentos do mundo, visando contribuir para a dignidade humana e a **justiça social**, a **igualdade global** e o bem-estar planetário (ICOM, 2021, p. 2, grifo nosso).

Cabe analisar essas alternativas de definição de museu, mesmo que ainda passem por modificações, mas que trazem os anseios da sociedade atual, principalmente em relação às questões sociais. O enfrentamento dos conflitos e desafios, a salvaguarda das diversas memórias, os direitos igualitários, a justiça social e a igualdade global são diretrizes muito cobradas dos museus na atualidade, sobretudo dos chamados museus industriais e técnicos, que abordaremos mais adiante.

Diversos conceitos de museus vieram corroborar para que esse espaço seja, realmente local de representação das manifestações humanas. Pierre Nora (1984, p. 20), por exemplo, entende o museu como lugar de memória. Hugues de Varine (2001, p. 2) compreende o museu como um laboratório, um local de encontro à disposição de toda a comunidade. Diretrizes que são essenciais a um museu. Analisaremos esses conceitos aplicados aos museus industriais e técnicos, mais adiante.

Hoje em dia, os museus vêm sendo utilizados cada vez mais, como espaços de convívio, que oferecem, além das coleções históricas, diversos espaços de encontro, fazendo com que o visitante passe mais tempo na instituição. É interessante ressaltar

que Varine também entende o museu como um espaço à disposição da comunidade, entendendo o termo “comunidade” no sentido lato - “a qualidade daquilo que é comum” (DICIONÁRIO HOUAISS, 2009, p. 509) a todos. Contudo, o espaço museu, infelizmente, ainda visto como elitizado e enobrecido. Já Mensch (1992, p. 63) percebe o museu como um instrumento que oferece informação e experiência.

As discussões acerca do conceito de museu não se esgotaram, ao contrário, ainda estão muito presentes na atualidade e permitiram aos museus serem classificados de diversas formas. Identificados, inicialmente como museus tradicionais/clássicos, centrados nas suas coleções dentro de um edifício, esse modelo, normalmente, não é participativo ou apresenta colaborações de grupos comunitários. Por ter sido o primeiro protótipo de museu estabelecido desde o seu surgimento, “esse modelo museológico tem sido o dominante pelo longo tempo de sua existência” (LIMA, 2013a, p. 17).

Entre as décadas de 1970 e 1980, face às inquietações do final do século XX, surge o “Movimento da Nova Museologia”¹⁵² que ampliou o conceito de museu e passou a compreender a interação do homem com o patrimônio no sentido integral (SCHEINER, 2013, p. 361). A partir desse conceito, surgem as bases para o museu de território ou Ecomuseu, termo cunhado por Hugues de Varine (BRULON, 2015, p. 280), cuja base conceitual, em oposição ao museu tradicional/clássico, não é mais o objeto, mas sim o espaço territorial, que envolve as características geográficas, ambientais e as ocupações culturais. E esse modelo conceitual necessita da participação coletiva, ou seja, daqueles que pertencem a esse território. Essa abertura conceitual trouxe uma visão mais ampla de museu, inserindo nesse modelo os parques nacionais, os sítios arqueológicos e etnográficos, abrangendo, ainda, as reservas indígenas, as reservas biológicas, os museus a céu-aberto, as cidades-monumentos, integrando, dessa forma, homem-cultura-natureza (SCHEINER, 2012, p. 18).

Contudo, com a dinâmica da sociedade moderna, segundo Desvallées e Mairesse (2011, p. 271), o conteúdo do museu diversificou-se, tanto quanto a sua missão, seu modo de funcionamento ou sua administração”. Isso se percebe com o avanço das “Tecnologias da Informação e Comunicação” (TIC) (LIMA, 2012, p. 44), que trouxeram para o universo museológico um novo conceito de museu, entendido por Schweibenz (2004, p. 3), como um local não presencial, desenvolvido no ciberespaço,

¹⁵² O “Movimento da Nova Museologia”, teve suas primeiras discussões internacionais na “Mesa Redonda de Santiago do Chile”, em 1972 (ICOM), que já afirmava a função social do museu. Essas discussões culminaram, com a Declaração de Quebec, em 1984, que lançaram as bases para a “Nova Museologia” (DECLARAÇÃO de Quebec. *In*: LEGISLAÇÃO sobre museus. Brasília, DF: Edições Câmara, 2012, p. 107).

em um ambiente digital, denominado museu virtual, *webmuseu*, *cibermuseu*, dentre outros. Para essa categoria de museu, cabe ressaltar algumas questões: museus virtuais são aqueles que não existem no mundo físico, sua representação ocorre somente no website (LIMA, 2012, p. 44), diferentemente de *sites* que se apresentam como interfaces de museus construídos no mundo físico (LOUREIRO, 2004, p. 97). Veremos mais adiante como o conceito de museu desses autores se aplica aos chamados “museus industriais e técnicos”, muito em consonância com as propostas de museus industriais e técnicos utilizados mundo afora. Contudo, nos deteremos nos conceitos de Pierre Nora (1984), entendendo o museu como um lugar de memória, e de Mensch (1992), compreendendo o museu como um espaço de informação e experiência, por acreditarmos que essas noções se aproximam mais dos objetivos dos museus industriais e técnicos, apesar dos demais conceitos serem complementares.

4.4.2 – Conceito de Musealização

Quanto ao conceito de musealização, abordaremos brevemente essa definição segundo as noções de Strànsky sobre o tema (1995), a partir de Desvallées e Mairesse (2011) e Lima (2013b). Com a ampliação do conceito de museu, que já mencionamos, a noção de musealização também se transforma, ou melhor, se adéqua aos novos tempos e vêm acompanhando as alterações na sociedade. Há tempos, teóricos do campo da Museologia passaram a entender a musealização por diversos enfoques.

Desvallées e Mairesse, utilizando o pensamento de Strànsky, entendem a musealização como um processo, que não consiste meramente na transferência de um objeto para os limites físicos de um museu, a transformação ocorre pela **mudança de significado**, que pode ocorrer no próprio local, *in situ* (STRÀNSKY, 1995, *Apud* DESVALLÉES; MAIRESSE 2011, p. 251). Dessa visão se compreende a musealização de grandes espaços que mencionamos como parques nacionais, reservas biológicas, sítios arqueológicos, cidades-monumentos, ecomuseus, dentre tantos outros. E mais recentemente, no universo industrial com o abordaremos no próximo item.

Segundo Lima (2013b, p. 51), musealização é um **processo institucionalizado** de apropriação cultural e imprime um caráter específico de valorização a elementos de origem natural e cultural. A validação desse processo requer decisão administrativa, sua concretização implica em ações de ordem jurídica. A identificação e a valorização desses elementos sejam naturais ou culturais requerem, segundo a autora, apropriação cultural. Essa pode ser, talvez, uma das dificuldades em se musealizar antigas

instalações industriais, principalmente na cidade do Rio de Janeiro, onde essa apropriação cultural é praticamente incipiente e incidem ainda sobre essas edificações outros fatores de ordem política, econômica e imobiliária.

Toda ação voltada para o objeto musealizado é uma forma de valorização. Desde a escolha e/ou coleta, passando por todas as atividades do museu (documentação/pesquisa, conservação e comunicação), essas ações necessitam desse “olhar museológico”, que transforma a evidência material e intangível do homem e seu meio, em fonte de estudo, fornecendo assim, informação ao público, sobre essas evidências.

Desvallées e Mairesse (2011, p. 254) ainda observam que tanto a patrimonialização como a musealização de objetos ou de lugares têm por objetivo a noção de preservação. Ambos os conceitos estabelecem mudanças de condições interpretativas, no entanto, não se deve confundir os conceitos, pois segundo os autores supracitados, “tudo que é musealizado é patrimonializado, mas nem tudo que é patrimonializado é musealizado”.

4.4.2.1 - A musealização de edificações industriais

Segundo os conceitos de musealização apresentados, essa ação incidindo sobre complexos industriais inteiros, favorece a criação das já mencionadas “Rotas do Patrimônio Industrial”, que consistem na visitação de antigas instalações industriais e suas infraestruturas. Esta foi uma solução encontrada para a preservação do patrimônio industrial em alguns países europeus, norte-americanos, asiáticos e da América Latina. Considerando que musealizar é preservar, esse conceito amplia o alcance da musealização e permite que a evidência material e intangível do homem e seu meio ganhe um novo *status*, de objeto de museu, mesmo que ele esteja na natureza. A musealização de edificações industriais, traz, ou pelo menos deveria trazer, uma nova perspectiva de análise para esses espaços, que envolvem a interpretação dos processos e estruturas industriais ou a proteção dos vestígios do processo de industrialização (SILVA, 2014, p. 6).

De modo geral, instalações de caráter industrial, normalmente, advém da iniciativa privada, principalmente da área de produção. Nesse sentido, a musealização desses espaços está muito relacionada à trajetória empresarial, ou seja, são museus associados à empresas, fábricas e companhias particulares, dos mais variados setores, como têxteis, bebidas, alimentos etc. No Brasil, e em especial na cidade do Rio de

Janeiro, face às diversas estatizações e privatizações por que passaram alguns desses empreendimentos ao longo dos anos, essa configuração se apresenta um pouco diferenciada. Contudo, geralmente se observa, na cidade do Rio de Janeiro, uma peculiaridade. A musealização dessas instalações ocorre em edificações públicas, como veremos no subitem 4.4.5 mais adiante. Outra observação pertinente, para a cidade do Rio de Janeiro, é que esses museus públicos estão mais relacionados às infraestruturas, como a de transporte, por exemplo, mas com uma exceção, para as fábricas de materiais explosivos, que sempre estiveram sob o poder estatal, como a Fábrica de Pólvora e suas oficinas (musealizadas) e a Fábrica de Cartuchos do Exército (patrimonializada). Veremos a seguir, como surgiu essa tipologia de museu.

4.4.3 - O surgimento dos museus industriais e técnicos

Antes de abordarmos sobre os conceitos de museus industriais e técnicos, torna-se necessário entendermos primeiramente como eles surgiram. Seu início remonta ao século XIX como consequência do processo de industrialização, que culminou com as exposições universais e a reforma no ensino, que trouxe para dentro das escolas o saber industrial. Segundo Matos e Sampaio:

Nos últimos anos as ligações entre as Exposições Universais e a criação de diferentes tipos de museus têm sido realçadas pela historiografia de diferentes países. Um dos aspectos que tem sido referido é o facto de desde a exposição Universal de Paris de 1867, se ter defendido a ideia de que as exposições universais deveriam ser substituídas, com vantagem, por museus (MATOS; SAMPAIO, 2014, p.96).

A ideia apresentada na citação acima veio da efemeridade das exposições universais, apontadas no relatório do Comissário geral da Exposição Universal de Paris de 1867, Frédéric Le Play. A ideia de se criar museus com exposições permanentes sobre os expositores, veio diante das inúmeras queixas dos expositores e industriais, que reclamavam que seus técnicos e inventores não tinham condições de realizar as observações necessárias dos novos aparatos, devido a desproporção do tempo de montagem e a duração do evento (BORGES, 2011, p. 151).

Esses museus tinham o objetivo de formar coleções, com o intuito de ensinar, mostrar e demonstrar a evolução e o progresso industrial (BALLÉ, 2011, p. 170). Logicamente que as questões sociais, tão latentes no mundo contemporâneo, sequer eram mencionadas, mas a valorização dos ofícios estava presente, pois os museus à

época eram, e ainda são, ferramentas políticas, normalmente manipuladas pela classe dominante. Assim, valorizar naquele período a importância dos ofícios era considerado estratégico, aquilo que Desvallées (1992, p. 108) denomina de “pedagogia utilitária”. Os interesses políticos ao longo dos anos vão se alterando e a valorização dos ofícios dos trabalhadores, tão em voga nos museus do século XIX, vão sendo cada vez menos percebidas nesses modelos conceituais de museus, na atualidade.

Essas exposições eram organizadas para demonstrar o progresso da indústria, do comércio e do desenvolvimento científico e tecnológico, e a essência educativa desses museus veio através da reformulação da instrução pública, com a criação dos liceus de artes e ofícios, dos conservatórios e das escolas politécnicas. Todos esses fatores foram percebidos em toda a Europa e nos Estados Unidos. Desde meados do século XIX e início do século XX, com a intensificação das exposições universais, nacionais e regionais, com a mobilização dos países industrializados e em desenvolvimento industrial, começou a surgir essa tipologia de museu. Na verdade:

Estas preocupações em preservar as antigas máquinas e objetos, o conhecimento associado aos processos de fabrico e o valor das artes e ofícios, estavam já presentes na criação dos antecessores deste tipo de museu, que remontam ao século XVIII com a criação, em 1794, do Conservatoire National des Arts et Métiers, mais tarde transformado em Musée des Arts et Métiers de Paris (PARIS, 1987, p. 47-48 *apud* MATOS; SAMPAIO, 2014, p. 96).

Desencadeados pelas exposições universais, e com base nos museus já citados, diversos museus comerciais e industriais foram criados (BORGES, 2012, p. 379): na Inglaterra, o *South Kensington Museum* (1857), que mais tarde se dividiu em *Victoria and Albert Museum* e o *Science Museum* de Londres, veio revolucionar as políticas de ensino e a produção industrial (RODRIGUES, 2013, p. 393); em Portugal, o Museu Tecnológico (1864) exibia objetos e desenhos que ilustravam o ensino industrial (COSTA, 2005, p. 172); na Alemanha (1879), o *Deutsch Museum*¹⁵³ dedicado à promoção tecnológica e industrial alemã (MATOS; SAMPAIO, 2014, p. 97); no século XX, em Estocolmo, o Museu da Ciência e da Tecnologia (1924), com o intuito de promover a indústria e a engenharia da Suécia; e nos Estados Unidos, o *Museum of Science and Industry de Chicago* (1937), dedicado à ciência e aos equipamentos e sistemas industriais, são alguns exemplos.

¹⁵³ Considerado por especialistas a obra-prima dos museus técnicos e científicos (MATOS; SAMPAIO, 2014, p. 97).

No Brasil, a situação é bastante semelhante até certo ponto. Os mesmos fatores observados, tanto na Europa como nos Estados Unidos, ocorreram no país, o processo de industrialização utilizou-se das exposições universais para a sua divulgação no exterior e a reforma no ensino, que colaborou como suporte, a esse desenvolvimento industrial.

Vimos no Capítulo 1, que, desde meados do século XIX, o Brasil, e em especial o Rio de Janeiro, dava seus primeiros passos em direção ao desenvolvimento industrial. O Brasil, assim como os demais países, precisava apresentar sua indústria e atrair capitais, principalmente estrangeiros. Nesse período, passaram a ser organizadas exposições nacionais, utilizadas como incentivadoras da “modernização” do país, planejadas por entidades como a Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional (SAIN); o Imperial Instituto Fluminense de Agricultura; a Sociedade Reunião dos Expositores da Indústria Nacional, dentre outras (FILHO, 1991, p. 74), e patrocinadas pelo imperador D. Pedro II. Não obstante, na sua maioria, “tinham a cerimônia de abertura marcada para o dia 2 de dezembro, data de aniversário do monarca” (TABORDA, 2016, p. 310). Essas exposições serviram de preparação para a inserção do Brasil nos eventos internacionais. Segundo Martins (2021, p. 250), a partir das exposições nacionais se selecionavam produtos e produtores e os melhores artigos da produção nacional e os avanços agrícolas e industriais, que deveriam ser exibidos nas exposições universais, como demonstrado no Quadro 8 abaixo.

Quadro 8 – Principais Exposições Nacionais

SÉCULO XIX
<p>1ª Exposição Nacional de 1861¹⁵⁴</p> <p>Organizadora: Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional e Instituto Fluminense de Agricultura (Ministério do Comércio e Obras Públicas)</p> <p>Cidade: Rio de Janeiro</p> <p>Exibição: matérias-primas; produtos manufaturados; invenções diversas; recursos naturais, apresentados por seus respectivos expositores, oriundos de todas as regiões do país.</p> <p>Local: Edifício da Escola Central de Engenharia Militar, no Largo de São Francisco, Centro.</p> <p>Data de inauguração: 2 de dezembro de 1861</p>

¹⁵⁴ CUNHA, Antonio Luiz Fernandes da. **Relatório geral da Exposição Nacional de 1861 e Relatório dos Juries Especiais**. Rio de Janeiro: [Typografia do Diário do Rio de Janeiro], 1862, p. 21-22. Disponível em: <https://bd.camara.leg.br/bd/handle/bdcamara/22502>. Acesso em: 21 jun. 2022).

<p>Data de encerramento: 16 de janeiro de 1862 Duração: 42 dias Produtos expostos (nº): 9.962 Expositores (nº): 1.136 Visitantes (nº): 50.739 Obs.: abertura na data de aniversário do imperador D. Pedro II</p>
<p>2ª Exposição Nacional de 1866¹⁵⁵ Organizadora: Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional e Instituto Fluminense de Agricultura (Ministério do Comércio e Obras Públicas) Cidade: Rio de Janeiro Exibição: indústria agrícola, indústria fabril e manual, indústria metalúrgica, artes e produtos químicos, artigos manufaturados e belas artes e ainda animais vivos e vegetais. Local: Prédio da Casa da Moeda, Praça da Aclamação. (atual Arquivo Nacional. Praça da República). Data de inauguração: 19 de outubro de 1866 Data de encerramento: 16 de dezembro de 1866 Duração: 57 dias Produtos expostos (nº): 20.128 Expositores (nº): 2.374 Visitantes (nº): 53.538</p>
<p>3ª Exposição Brasileira de 1873¹⁵⁶ Organizadora: Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional e Instituto Fluminense de Agricultura (Ministério do Comércio e Obras Públicas) Cidade: Rio de Janeiro Exibição: lavras de minas e metalurgia (ferro, carvão de pedra, ouro, cristal de feldspato, mica, cristais de rocha etc.) e indústria dos metais, produtos siderúrgicos (fundições e oficinas); indústria agrícola (caldeiras multitubulares, moendas máquinas a vapor etc. Madeiras e marcenaria; café, cana, fabricação do açúcar; indústria químicas (vela, sabão), tecidos de algodão, couros envernizados, indústria da chapelaria, indústria alimentícia (chocolate, mate), indústria do papel, instrumentos científicos, animais empalhados, dentre outros produtos. Local: Escola Politécnica, no Largo de São Francisco, Centro (antiga Escola Central de Engenharia). Data de inauguração: 1º de janeiro de 1873 Data de encerramento: 3 de fevereiro de 1873 Duração: 33 dias Produtos expostos (nº): pouco representativos das riquezas materiais Expositores (nº): reduzido número de expositores Visitantes (nº): 41.996</p>

¹⁵⁵ REGO, Antonio José de Souza. **Relatório da 2ª Exposição Nacional de 1866**. Rio de Janeiro, [Typographia Nacional], 2ª parte, 1869. Disponível em: <https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=coo.31924019972011&view=1up&seq=9&skin=2021>. Acesso em: 30 jun. 2022.

¹⁵⁶ TERCEIRA EXPOSIÇÃO NACIONAL EM 1873. Relatório do Secretário Geral do Juri da Exposição Joaquim Manoel de Macedo. Rio de Janeiro: [Typographia da Reforma], 1875. Disponível em: <https://www.literaturamaranhense.ufsc.br/documentos/?action=download&id=43225>. Acesso em: 24 jun. 2022.

4ª Exposição Nacional da Indústria de 1875¹⁵⁷

Organizadora: Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional e Instituto Fluminense de Agricultura (Ministério do Comércio e Obras Públicas)

Cidade: Rio de Janeiro

Exibição: máquinas de diversas indústrias, aparelhos do Arsenal de Marinha da Corte, madeiras de algumas províncias (em três salões)

Local: Palácio da Secretária da Agricultura e Obras Públicas

Data de inauguração: 2 de dezembro de 1875

Data de encerramento: 16 de janeiro de 1876

Duração: 44 dias

Produtos expostos (nº): 3.000

Expositores (nº): poucos expositores

Visitantes (nº): 67.568

Obs.: abertura na data de aniversário do imperador D. Pedro II

5ª Exposição da Indústria Nacional de 1881¹⁵⁸

Organizadora: Associação Industrial do Rio de Janeiro e Governo Imperial

Cidade: Rio de Janeiro

Exibição: indústria agrícola, florestal, extrativista, principalmente de máquinas voltadas para o beneficiamento de produtos agrícolas, indústria manufatureira e mecânica

Local: Palácio do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas.

Data de inauguração: 12 de dezembro de 1881

Data de encerramento: 30 de janeiro de 1882

Duração: 48 dias

Produtos expostos (nº): 8.000

Expositores (nº): 1.120

Visitantes (nº): 62.000

6ª Exposição Nacional de 1888¹⁵⁹

Organizadora: Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional

Cidade: Rio de Janeiro

Exibição: produtos agrícolas e industriais e produção artística e de ensino

Local: Liceu de Artes e Ofícios

Data de inauguração: 10 de dezembro de 1888

Data de encerramento: 31 de dezembro de 1888

Duração: 21 dias

Produtos expostos (nº): não informado o quantitativo

Expositores (nº): não informado o quantitativo

Visitantes (nº): não informado o quantitativo

¹⁵⁷ BARRETTO, Rozendo Moniz. **Exposição Nacional de 1875**: notas e observações. Rio de Janeiro, [Typographia Nacional], 1876. Disponível em: <https://www.literaturabrasileira.ufsc.br/documentos/?action=download&id=38948>. Acesso em: 11 jul. 2022.

¹⁵⁸ ARQUIVO da Exposição da Indústria Nacional: acta, pareceres, decisões do jury geral da Exposição da Indústria Nacional realizada no Rio de Janeiro em 1881. **Biblioteca da Associação Industrial**. Rio de Janeiro: [Typographia Nacional], 1882. Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/item/id/222303>. Acesso em: 23 jun. 2022.

¹⁵⁹ O AUXILIADOR da Indústria Nacional. Rio de Janeiro: Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional, n. 4, abr. 1888. Disponível em: http://memoria.bn.br/pdf/302295/per302295_1886_00056.pdf. Acesso em: 4 jul. 2022.

Como apresentado no Quadro 8, o Brasil organizou no século XIX seis exposições nacionais, com o intuito de mostrar as riquezas do país através da produção agrícola das diversas províncias e os avanços da indústria nacional. **A primeira, exposição nacional de 1861** levou o Brasil a participar pela primeira vez da Exposição Universal de Londres de 1862; na **segunda de 1866**, o Brasil apresentou um quantitativo de produtos e expositores maior que da exposição nacional anterior, e segundo o relator desta exposição, Agostinho Victor de Borja Castro, destacaram-se dois grupos: o da indústria agrícola e da indústria manufatureira (REGO, 1869, p. 4) levados para a Exposição Universal de Paris em 1867; **a terceira de 1873**, ocorreu no mesmo ano que a Exposição Universal de Viena que, segundo Filho (1991, p. 80), a mostra de produtos para a exposição nacional desse ano foi prejudicada pelas eleições nas províncias, que dificultou as mesmas de enviarem a tempo maior quantitativo de seus artigos, sendo considerado o evento pouco representativo das riquezas nacionais. Contudo, segundo o relator da exposição Joaquim Manoel de Macedo (TERCEIRA EXPOSIÇÃO NACIONAL EM 1873, 1875, p. 13), essa exposição foi quase que exclusivamente industrial e teve maior preocupação em especificar os produtos apresentados por cada região; **a quarta de 1875**, foi considerada a mais “técnica” de todas, segundo Santos (2016, p. 130). No local da Exposição Nacional de 1875, ocorria concomitantemente outro evento, a Exposição de Obras Públicas e, ainda segundo o autor, essas exposições pretendiam mostrar ao público as recentes invenções e as possibilidades de melhoramento da estrutura técnica do país, levadas para a Exposição Universal da Filadélfia em 1876, contudo também com pouca representatividade das riquezas do país¹⁶⁰; **a quinta de 1881** é considerada a primeira exposição da indústria nacional, preparatória para a Exposição Continental de Buenos Aires, inaugurada na Argentina, em 15 de março 1882 (ARCHIVO DA EXPOSIÇÃO DA INDÚSTRIA NACIONAL, 1882, p. VIII). Essa exposição teve um caráter muito mais industrial, que as demais, principalmente para mostrar , além do mercado já conquistado da indústria agrícola, florestal (madeira) e extrativista, o Brasil também teve a oportunidade de apresentar sua indústria manufatureira e mecânica e; **a sexta de 1888**, teve como objetivo, segundo Heizer (2005, p. 53), além de mostrar o potencial agrícola do império brasileiro e o maquinário utilizado na lavoura como apresentado nas demais exposições, esta, preparatória para a Exposição Universal de Paris de 1889, quis enfatizar que o Brasil já possuía “outras fontes financeiras como a capacidade de produção das

¹⁶⁰ A pouca representatividade das riquezas nacionais e do quantitativo de expositores nas exposições da década de 1870, pode ser analisada pela proximidade dos dois eventos (1873-1875) e por ainda na agricultura das províncias se utilizar mão de obra cativa.

fábricas, das artes, do ensino escolar, das indústrias de transporte e da metallurgia” (O AUXILIADOR DA INDÚSTRIA NACIONAL, 1888, p. 6), em meio a tensões sociais e econômicas como a abolição da escravatura e a mudança do regime político do Império para a República.

Outras exposições de caráter agrícola, artístico e industrial também foram realizadas no final do século XIX e início do XX como forma de impulsionar a indústria nacional. Em 1881, no Palácio da Typographia Nacional, no Rio de Janeiro, foi exposta toda a variedade do café nacional (ARCHIVO DA EXPOSIÇÃO DA INDÚSTRIA NACIONAL, 1882, p. XIII) e, em 1900, a Exposição Artístico-Industrial Fluminense, realizada no Liceu de Artes e Ofícios; além das Exposições Nacionais de 1908, comemorativa do centenário da “Abertura dos Portos”, e a de 1922, comemorativa do centenário da “Independência do Brasil”.

Como vimos, a partir de 1862, em Londres, o Brasil começava a participar desses eventos internacionais, como expositor e membro de comissões internacionais, seguido das exposições de Paris (1867/1889), de Viena (1873), da Filadélfia (1876), de Saint-Louis/EUA (1904), de Bruxelas (1910) e de Turin (1911) (BORGES, 2011, p. 147-148). E muito embasado nas diretrizes das exposições universais de “progresso técnico científico e moral” que se construiu os fundamentos da organização da Sociedade Propagadora das Belas Artes (SPBA) e do Liceu de Artes e Ofícios do Rio de Janeiro¹⁶¹ (MURASSE, 2001, p. 83):

A pretensão da SPBA era quebrar a dicotomia: bacharelismo *versus* analfabetismo e implantar um segmento intermediário de estudo que permitisse o exercício profícuo e digno de uma profissão nos diversos ramos das chamadas artes industriais ou artes menores. Visava, também, estimular o talento e as habilidades dos alunos-operários através do ensino artístico aplicado às artes e ofícios, e aperfeiçoado como desenho industrial. Assim sendo, as artes se propagariam, e, conseqüentemente, uma nova estética nos produtos brasileiros acabaria por alavancar a elementar indústria do país tornando-a competitiva no mercado em geral (BIELINSKI, 2009, p. 2).

¹⁶¹ O Liceu de Artes e Ofícios foi instituído no dia 23 de novembro de 1856 e inaugurado em 9 de janeiro de 1858. Era um estabelecimento de ensino público mantido pela Sociedade Propagadora das Belas Artes (privada). Primeira escola de ensino profissional noturno. Fundada pelo arquiteto Joaquim Francisco Bethencourt da Silva, no andar térreo do antigo Museu Nacional, situado a Praça da Aclamação, hoje Praça da República, no centro do Rio de Janeiro (BIELINSKI, Alba Carneiro. **Liceu de Artes e Ofícios do Rio de Janeiro: dos pressupostos aos reflexos de sua criação 1868-1900**. Orientador: Ana Maria Tavares Cavalcanti. 2003. 150 f. Dissertação (Mestrado em História e Crítica da Arte) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2003, p. 62. Disponível em: <https://pantheon.ufrj.br/bitstream/11422/5444/1/719053.pdf>. Acesso em: 12 jan. 2022).

O surgimento do Liceu de Artes e Ofícios do Rio de Janeiro veio corroborar para que o país se projetasse na nova era industrial, valorizando o trabalho artístico e das artes aplicadas consolidado pela educação popular gratuita e o ensino do desenho (BIELINSKI, 2003, p. 65). Diversas oficinas foram criadas no Liceu para o aprimoramento dos alunos operários¹⁶².

Como mencionamos no capítulo 1, havia no final do século XIX e início do XX, uma movimentação para transformar o Brasil em uma “nação civilizada” com o apoio da elite intelectual, encabeçada pelo fundador do Liceu de Artes e Ofícios do Rio de Janeiro, Bethencourt da Silva. O objetivo dessa instituição de ensino era elevar o país ao mesmo nível das nações ditas civilizadas, através da educação do povo (MURASSE, 2001, p. 3). A partir dessa, surgiram outras instituições de ensino profissionalizantes como as escolas politécnicas, por exemplo. Contudo, o Brasil não seguiu com o projeto de implementação de instituições museológicas que dessem visibilidade à indústria nacional. Poucos foram os exemplos desses museus.

Segundo Bielinski (2003, p. 115), o Liceu de Artes e Ofícios do Rio de Janeiro possuía o “Museu de Arte Retrospectiva”, cujo acervo era de caráter industrial, para observação de invenções antigas e da evolução ocorrida nos artefatos e produtos”¹⁶³.

Em 1873, foi criado o Museu Agrícola e Industrial do Jardim Botânico do Rio de Janeiro¹⁶⁴. Nesse Museu, deveriam ser expostas as diversas madeiras extraídas no país, além de produtos da indústria manufatureira nacional, instrumentos e máquinas desenvolvidos e construídos pelas oficinas do “Imperial Instituto Fluminense de Agricultura” e as procedentes de países estrangeiros utilizados na lavoura (FURTADO, 2013, p. 147). Contudo, esse museu nem sequer chegou a ser inaugurado, devido as más condições da edificação e da falta de verbas destinadas ao museu. Fica claro, dessa forma, a falta de interesse nesse veículo de informação – o museu.

¹⁶² Além do curso profissionalizante feminino, gratuito e noturno, ao longo dos anos foram criadas oficinas de mecânicas, de mineralogia, de metalurgia, de botânicas e minerais lenhosos, de xilografia e litografia, de marcenaria, de lavrantes em ouro e prata, de cerâmica, de fundição, dentre outros (BIELINSKI, 2003, p. 111;114).

¹⁶³ O acervo do museu foi destruído em um incêndio ocorrido em 26 de fevereiro de 1893, além da Biblioteca Popular com acervos de caráter industrial e artístico acessível a toda população (Ibidem, 2003, p. 116).

¹⁶⁴ “O Museu Industrial faria parte, juntamente com o Asilo Agrícola, criado em 1866, e a Fazenda Normal, inaugurada também por Luís Pedreira do Couto Ferraz em 1873, de um projeto para a divulgação da lavoura e da indústria nacionais e de melhoria da formação do agricultor brasileiro. Estas instituições serviriam para a formação do agricultor, além de desenvolverem pesquisas técnicas e científicas” (FURTADO, Janaina Lacerda. O museu desaparecido: o papel do Museu Industrial do Jardim Botânico na construção da identidade nacional. *Acervo*, v. 26, n. 2 jul-dez, 2013, p. 147; 150).

Ainda na esteira das exposições universais, surgiram os museus comerciais em diversos países, como forma de propaganda. O do Rio de Janeiro foi criado em fins de 1905¹⁶⁵, em uma sala da “Academia de Commercio do Rio de Janeiro”, com o objetivo de expor de forma mais pragmática e permanente, que nas exposições, mais efêmeras, como já mencionamos, um “Brasil alegre e hospitaleiro, destacando seu potencial hídrico e valorizando a diversidade de sua fauna e flora” (BORGES, 2011, p. 148-149), sendo importante ferramenta no embate entre a noção de Brasil moderno contra a de Brasil pitoresco.

4.4.4 - Os museus industriais e técnicos: conceituação

De todas as formas de conversão do patrimônio industrial, acreditamos que a que mais se aproxima da manutenção dos remanescentes industriais, com capacidade para preservar os vestígios materiais e imateriais, a memória do trabalho e do trabalhador e promover debates sobre o assunto, são os museus. A própria Carta de Nizhny Tagil (2003) faz essa ressalva em relação a esses museus, quando afirma que eles “constituem importantes meios de proteção e interpretação do patrimônio industrial (2003. p. 13). Para compreendermos melhor essa afirmativa, abordaremos os conceitos de museus industriais e técnicos, com base no entendimento de autores como Negri (2012), Lopes (2012) e Guarnieri (1980), principalmente em espaços que serviram ao desenvolvimento industrial e urbano.

Vimos que inicialmente os museus industriais e técnicos surgiram como forma de incentivar e divulgar a industrialização em seus países, atraindo investimentos e ao mesmo tempo incentivando o ensino industrial, através do desenho industrial e de outros ofícios, a fim de aprimorar o design dos produtos industriais. Além do breve panorama que traçamos do surgimento dos museus industriais, analisaremos os conceitos surgidos para essa tipologia de museu na atualidade.

As diretrizes que norteiam os museus industriais e técnicos, com forte ênfase nas questões sociais, tão proclamadas na atualidade no mundo inteiro, por igualdade de direitos, por legitimidade, respeito à diversidade de gênero, dentre tantas outras

¹⁶⁵ “Reinaugurado em 9 de março de 1907, o museu foi transferido para a Parça XV de Novembro (no antigo Convento do Carmo). Nesse mesmo ano o ministério criou em Paris o Serviço de Expansão e Propaganda do Brasil no exterior. Nesse departamento incluía uma réplica do Museu Commercial do Rio de Janeiro. A partir daí o museu, no Rio de Janeiro, se transformou no principal suporte de preparação e difusão da Exposição de 1908. Suas dependências em Paris, concentravam a distribuição de material de propaganda sobre o potencial do Brasil moderno a ser distribuído por diversas capitais europeias” (BORGES, 2011, p. 161).

reivindicações, ainda é pouco discutida no Brasil. Apesar do tema museus industriais já ter sido abordado na década de 1930 por Mário de Andrade, à época, diretor do “Departamento de Cultura da Prefeitura de São Paulo”, a pedido do Ministro da Educação e Saúde, Gustavo Capanema. Em seu anteprojeto, que culminou com o Decreto-lei nº 25, de 30 de novembro de 1937, o qual já mencionamos no capítulo 3, Mário de Andrade anteviu a importância desse tipo de museu, pois acreditava na relevância dos artefatos industriais como forma de ensino.

Partindo desse princípio, definiu para o quarto livro de tomo¹⁶⁶, referente aos patrimônios das Artes Aplicadas, museus voltados a abrigar objetos das artes aplicadas e técnicas industriais. Para ele, a palavra arte, quando aplicada à área técnica industrial, agregava sentido de habilidade, de como o homem se utiliza da ciência, das coisas e dos fatos. Acrescentou ainda que esse tipo de museu, à época, estava se difundindo pelo mundo. Museus que expunham os progressos de construção e execução das grandes indústrias e as partes que as constituem, as máquinas inventadas pelo homem, ou seja, museus de cunho didático, como já mencionamos (ANDRADE, 1980, p. 55).

Na redação final para a elaboração do Decreto-lei nº 25 foi suprimido do quarto livro de tomo das Artes Aplicadas, os museus correspondentes de técnicas industriais. Não podemos afirmar ao certo, mas muito provavelmente, por conta dessa supressão dos artefatos industriais de um importante documento (decreto) que embasou e ainda embasa a valorização do patrimônio cultural no Brasil, os objetos da área industrial foram considerados, por muitas décadas, objetos desprovidos de valores culturais para serem expostos em museus e, muito menos, para servirem como fonte de ensino, como previa Mário de Andrade. Assim, esses objetos foram sendo descartados ou encaminhados a ferros velhos. Visão completamente diferenciada do que apresentamos no final do século XIX e início do XX. Os interesses, naquele período, estavam mais voltados para a divulgação da industrialização do país, utilizando, de certa forma, os museus como ferramentas para tal difusão. E, como também já dissemos, os anseios da sociedade e os interesses da classe dominante passaram a ser direcionados para

¹⁶⁶ Para Mário de Andrade o SPHAN deveria possuir quatro livros de tomo e quatro museus: 1) Livro de Tombo Arqueológico e Etnográfico, correspondentes às categorias de artes: arqueológica, ameríndia e popular; 2) Livro de Tombo Histórico, correspondente à categoria de arte histórica; 3) Livro de Tombo das Belas-Artes/ Galeria Nacional de Belas Artes, correspondentes às categorias: arte erudita nacional e estrangeira e; 4) Livro de Tombo das Artes Aplicadas/ Museu das Artes Aplicadas e Técnicas Industriais, correspondentes às categorias: artes aplicadas nacionais e estrangeiras (ANDRADE, 1980, p. 55. Disponível em: [http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Protecao_revitalizacao_patrimonio_cultural\(1\).pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Protecao_revitalizacao_patrimonio_cultural(1).pdf). Acesso em: 15 maio 2022).

outros focos como a modernização das cidades, principalmente do Rio de Janeiro, que era capital da República.

Essa falta de interesse pelos objetos oriundos da área industrial, de cunho notadamente funcional, se estendeu da década de 1930 até aproximadamente a década de 1970. Neste período, surgiu na Europa a primeira organização de valorização do patrimônio industrial – TICCIH (1978), que já mencionamos. Contudo, valorar objetos oriundos do processo industrial brasileiro ainda requer mais debates. Poucos são os autores que tratam especificamente desse tema. Um deles é Guarnieri (1980) que já abordava o tema museu industrial na década de 1980 como algo não estático, muito em face das discussões do “Movimento da Nova Museologia”, que já abordamos anteriormente. A autora já entendia que o museu industrial não precisava ser feito apenas de máquinas, mas “de máquinas feitas pelo homem, de bens produzidos pelo homem, dos registros dos movimentos sociais e das lutas, e que por natureza é um espaço dinâmico pelas próprias tensões sociais”¹⁶⁷ (GUARNIERI, 1980, p. 4).

Interessante notar que os estudos de Guarnieri (1980, p. 6) se assemelham a uma das propostas dessa tese, analisar a utilização do patrimônio industrial e suas infraestruturas como museus, utilizando seus artefatos industriais como testemunhos do desenvolvimento industrial carioca, considerando além das questões econômicas, a manutenção de uma consciência crítica e humanística. Vale ressaltar que os estudos de Guarnieri se referem a uma indústria específica - a de energia -, e sugerem museus especificamente para esse setor, daí o nome museu de indústria. Esses estudos culminaram com a criação da rede de museus de energia de São Paulo, voltados à musealização de espaços de produção de energia de fonte hídrica.

Já para Lopes (2012, p. 8), os museus industriais e técnicos devem enfatizar as suas especificidades, sejam elas mineiras, ferroviárias, portuárias, energéticas, rodoviárias, dentre outras. Esses museus devem interpretar, explicar e apresentar à sociedade, os processos de industrialização, ocorridos dentro de uma sociedade complexa, nos últimos duzentos anos. Esses, ainda, não devem limitar-se à história econômica da industrialização, ou a história da evolução tecnológica, assumindo também nas suas narrativas a história social. Nesse sentido, percebemos um diferencial

¹⁶⁷ Mais recentemente, Cristina Meneguello e Paulo Fontes vêm trabalhando na concepção do “Museu do Trabalho e do Trabalhador”, em São Bernardo do Campo, São Paulo (MENEGUELLO, Cristina. *Conversando sobre patrimônio industrial*. In: MATOS, Ana Cardoso; SALES, Tema Bessa (coord.). **Conversando sobre o patrimônio industrial e outras histórias**: palavras, espaços e imagens. Sobral: [s.n.], 2018, p. 205. Disponível em: <http://dspace.uevora.pt/rdpc/bitstream/10174/24425/1/ebook%20conversando%20sobre%20patrimonio%20industrial.pdf>. Acesso em: 7 set. 2020. (e-book).

entre museu de indústria, museu da indústria e da técnica (ou técnico-industrial) e museu industrial. Tanto Guarnieri, quanto Lopes, estão tratando de museus específicos. Guarnieri aborda museu de indústria da energia elétrica, de fonte hídrica, e Lopes, museus dos mais variados segmentos, como da indústria da mineração e das técnicas industriais ferroviárias, portuárias e rodoviárias. Os museus industriais têm uma abordagem mais ampla, abrangendo as indústrias de uma região, por exemplo. Um “Museu Industrial do Rio de Janeiro”, se houvesse na cidade, deveria abarcar os segmentos das principais indústrias que colaboraram para o desenvolvimento industrial da cidade, como a têxtil, a alimentícia, a metalúrgica, dentre tantas outras. Museus industriais podem também ser aqueles que tratam conjuntamente, dos diversos museus de indústria.

Negri (2012, p. 166) traz uma reflexão bastante pertinente em relação a esses museus. Ele aponta que os artefatos, hoje entendidos como pertencentes ao patrimônio industrial, permaneceram durante muitos anos confinados ao modelo dos museus de ciência e tecnologia estabelecido pelos conservadores de artes e ofícios¹⁶⁸.

Esses artefatos industriais estavam não só nos gabinetes de curiosidades do século XVIII, como também nas exposições universais do século XIX, que tiveram como consequência o surgimento dos museus com um forte apelo educacional para a arte da indústria e seus ofícios, como já mencionamos. Contudo, segundo Bennet (2005, p. 604), as “instituições do século XX mantiveram uma agenda educacional, mas com um perfil mais forte para ciência e com uma especialização maior: museus de ciência, e até museus de história da ciência”.

Para Negri, a ideia mais abrangente do patrimônio industrial, causou uma crise nesse modelo estabelecido, por duas razões principais: primeiro, por ter o patrimônio industrial e a arqueologia industrial uma abordagem interdisciplinar, sendo seus exemplares industriais avaliados e interpretados sobre diversas perspectivas como da história da tecnologia, da história social, da história dos negócios, da história do desenho industrial e da história cultural no sentido mais amplo. E demonstrou ser, ao mesmo tempo, objeto de estudo de especialistas e de interesse do público em geral, assumindo,

¹⁶⁸ A partir do *Musée des Arts et Métiers* (1794) e cita outros como o Museu de Ciência em Londres (1857); o *Deutsches Museum* (1903), em Munique; o *Tekniska Museet* (1921), em Estocolmo e o Museu Leonardo Da Vinci (1953), em Milão, mencionando apenas alguns museus tradicionais de grande popularidade (NEGRI, Massimo. Industrial Museum. *In: THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE. Industrial heritage re-tooled.* [S.l.]: Carnegie, 2012, p. 166. Disponível em: https://www.academia.edu/35639517/Industrial_Museums_in_TICCIH_Book.pdf. Acesso em: 14 abr., 2020).

nesse sentido, uma abordagem antropológica, em consonância com as metodologias adotadas nos museus. A segunda razão da crise, ainda de acordo com o autor, se refere ao próprio artefato industrial. Como expor, por exemplo, uma ponte ainda em funcionamento ou um conjunto de casas operárias? Desafio, esse, pouco tratado nos museus tradicionais, que no máximo utilizavam recursos como dioramas, réplicas em escala menor, exibindo, assim, parte de um todo. Nesse sentido, seguindo o raciocínio do autor, museus industriais estão muito mais associados às técnicas e às tecnologias do que as ciências. Sendo técnica entendida, de forma geral, como “uma habilidade humana de fabricar, construir e utilizar instrumentos,” (VARGAS, 1994, p. 15) e tecnologia “relaciona-se à prática, à solução de problemas práticos” (GRANATO, 2009, p.79), e estando a ciência “muito relacionada ao mundo das ideias e conceitos” (GRANATO, 2009, p.79).

A grande dificuldade de entender os museus como espaços destinados a fruição, ao debate e ao conhecimento ao alcance da comunidade, sendo vistos muitas vezes como ambientes elitizados e enobrecidos, se dá pelo fato dos próprios museus, ou melhor, de quem os interpreta na dinâmica de suas coleções, não aplicarem plenamente os conceitos desenvolvidos para eles, aqui apresentados, como lugar de memória, como um laboratório, como espaços de experiências dentre outros aqui discutidos. Essa ideia de espaço seletivo não combina, por exemplo, com as diretrizes do que seria, na atualidade, um museu industrial e técnico, ou seja, um museu, de qualquer segmento, que aborda os processos industriais e as técnicas e tecnologias utilizadas, no qual a valorização do trabalho e do trabalhador são colocados em destaque.

Aplicando o conceito de Pierre Nora (1984), por exemplo, de entender o museu como um lugar de memória, a pergunta que se deve fazer é: o museu industrial é um lugar de memória de que grupo? Considerando que o universo industrial acolhe uma variada gama de memórias, concentradas em grupos sociais como os proprietários, os diretores, os administradores, os trabalhadores de diversos níveis e ainda é composto por memórias agregadas de fornecedores, dos compradores e consumidores, que memória é apresentada nesses museus? Todos esses segmentos apresentados têm espaço de representação? É preciso refletir sobre o que esses museus querem apresentar para a sociedade e, lembrando o pensamento anterior, compreender que os museus são utilizados como ferramentas políticas e que isso se refletirá nas suas narrativas.

Já para Hugues de Varine (2001), museu é um laboratório, um lugar de encontro à disposição da comunidade. Esse conceito foi muito utilizado nos museus industriais e técnicos do século XIX e nos museus exploratórios, que utilizam o experimento como ferramenta para tratar de assuntos que normalmente possuem linguagem muito técnica. Atualmente, essa ideia ressurge como forma de aproximar o visitante do museu, permitindo maior interação. Nesse sentido, o conceito de museu de Mensch (1992) está mais em consonância com a realidade dos museus, que de certa forma, são instrumentos de informação e experiência.

Vimos também que o conceito de museu virtual poderia ser a solução para aqueles espólios industriais, oriundos de antigas instalações, como forma de não se perder parte significativa da herança industrial brasileira, uma vez que, quase sempre, o destino desses acervos é o descarte. Não é raro encontrar documentos, objetos e outros materiais oriundos da área industrial vendidos como sucatas, como já mencionamos no capítulo 2. Para alterar esse cenário é necessário, primeiramente, a valorização dos artefatos industriais advindos de remanescentes que tiveram relevância no desenvolvimento industrial e urbano para a cidade. Um importante instrumento é a realização de trabalho prévio de identificação desse material (documentação/inventário), enquanto o empreendimento industrial se encontra ainda em atividade ou quando tiver sido recentemente fechado.

4.4.5 - Museus instalados em edificações industriais e correlatas na Cidade do Rio de Janeiro

Vimos que os museus são espaços importantes para tratar de diversos assuntos. No caso dos museus instalados em edificações industriais e correlatas, que pretendem apresentar objetos e narrativas referentes às suas antigas atividades, esses têm a prerrogativa de manter preservado, quase que inalterado, seu ambiente de trabalho, o que pode representar uma vantagem sobre as demais conversões funcionais. Contudo, não basta apenas manter os traços e as marcas materiais que, segundo Silva (2006):

Essas marcas devem ser confrontadas com outras fontes sobretudo o depoimento da população ou seus descendentes que vivenciaram o ambiente em que aquelas fábricas funcionaram. [...] O conhecimento sobre como os homens e as mulheres criam – mesmo em condições de constrangimento, [...] podem ser úteis para resolver problemas do presente (SILVA, 2006, p. 2).

São nos museus que essas tensões sociais, citadas acima, podem ser mais bem exploradas e discutidas. A preocupação com o patrimônio industrial trouxe, além da valorização dos artefatos industriais, um novo olhar sobre os indivíduos, principalmente aqueles que operavam as máquinas e as ferramentas. O grande desafio desses museus é suplantar a primazia do objeto sobre o indivíduo. Contudo, o que normalmente se observa, segundo Menezes (2006, p. 42), é que “os próprios museus se tornaram reféns das suas próprias máquinas reluzentes”:

como se o pesado e, não raras vezes, mortífero trabalho industrial, pudesse ter sido realizado apenas e tão só pelas gloriosas máquinas, em todo o seu esplendor e brilho. As relações laborais, o trabalho infantil, o trabalho feminino e o trabalho doméstico, as convulsões sociais, o sujo, a dor e até a morte, ficaram pois por interpretar [...] (MENEZES, 2006, 42).

Essa interpretação da dinâmica de uma fábrica, como apresentado na citação anterior, caberia aos profissionais de museus, com base em pesquisas, inventários e depoimentos. Nesse sentido, os museus industriais e técnicos se tornariam espaços destinados às diversas identidades: daqueles que foram os responsáveis pelas diversas histórias vivenciadas dentro e fora do ambiente industrial e que são concomitantemente objeto e sujeito de todo o processo museológico (MENEZES, 2006, p. 46). Artefatos e identidades que contextualizados enfatizam o papel dos diversos agentes envolvidos nesse processo produtivo (DAVIES, 1996, p. 114).

Bons exemplos já foram aqui citados, de usos dessas instalações como roteiros turísticos e museus fora do Brasil. Contudo, mais que uma rota do patrimônio industrial, na qual a apresentação dessas identidades e todas as suas implicações podem causar certo desconforto para o turista que busca diversão e distração, nos museus industriais e técnicos, a princípio, essas questões sociais podem ser mais aprofundadas e debatidas, o que Meneguello (2011a, p. 252-253) chama de memórias difíceis. O espaço museológico é por natureza ambiente de debate, de construção e, dentre tantas opções de conversão do patrimônio industrial, esse, a nosso ver, é o que mais se aproxima das prerrogativas almejadas pelos defensores dessa categoria de patrimônio. Nesses espaços toda a rotina do trabalho e as implicações da produção industrial e fabril podem ser apresentadas: as questões ambientais, as lutas de classes, as associações criadas, os sindicatos ou as manifestações sociais ou culturais. Todos esses aspectos têm espaço dentro de um museu industrial e técnico, sendo esse o melhor cenário para a salvaguarda da cultura material e imaterial do patrimônio industrial. Resta saber se o que a cidade do Rio de Janeiro musealizou da cultural industrial e correlata se aproxima

dessa conjuntura de museu, preconizada em diversos países europeus, americanos, asiáticos e alguns países da América Latina.

Vimos que o que caracteriza um museu industrial e técnico é a forma como a instituição insere e interpreta o fator humano nas suas narrativas, contextualizando o artefato industrial e o sujeito, nas suas diversas instâncias, como parte integrante de todo o processo industrial, para além de apresentar as técnicas e as tecnologias envolvidas. Assim, aborda assuntos muitas vezes sensíveis e delicados, que podem trazer impactos para a sociedade, mas necessários para o debate, como o assédio nas suas diversas formas, a exploração do trabalhador, os direitos trabalhistas, os acidentes de trabalho e, ao mesmo tempo, trata de assuntos como a evolução tecnológica, o aprimoramento dos equipamentos de trabalhos, os ofícios existentes e os não mais existentes, dentre tantos outros que envolvem esse processo. Pretende-se inserir, dessa forma, o visitante no contexto de um ambiente de trabalho, abordando assuntos ainda latentes na sociedade atual, sem esquecer de abordar os impactos que os encerramentos de algumas atividades trouxeram e ainda trazem para a sociedade.

Um dos objetivos desta tese é apresentar as edificações industriais e correlatas que foram convertidas, principalmente em museus, na cidade do Rio de Janeiro, com coleções oriundas de suas antigas funções, buscando analisar se esses museus, pelas suas narrativas, podem ser considerados museus industriais e técnicos. Os museus identificados na cidade do Rio de Janeiro com as características apresentadas acima são: o Museu-Sítio Arqueológico Casa dos Pilões, situado na única oficina que restou da antiga Fábrica de Pólvora, no Jardim Botânico; o Museu do Bonde, estabelecido nas antigas dependências da estação do “Plano Inclinado” de Santa Teresa e, posteriormente, oficina de manutenção e garagem de bondes, e o Museu do Trem, instalado no antigo galpão de pinturas de carros da antiga Estrada de Ferro D. Pedro II (atual Central do Brasil), no complexo ferroviário do Engenho de Dentro (Anexo I).

As visitas técnicas a esses museus foram realizadas no final do ano de 2019, realizados registros fotográficos, recolhidos materiais informativos, inclusive a partir de conversas informais com os funcionários dos museus citados, que nos deram embasamento para essa análise. Utilizamos como método, observar em todas as exposições desses museus, como eram abordados seus acervos e se nas suas narrativas expositivas eram tratadas as questões técnicos-industriais e sociais comuns à essa tipologia de museu. Com base nessa análise, observamos se esses museus,

podem ser enquadrados naquilo que já foi conceituado por museus industriais e técnicos.

As entrevistas com os curadores das exposições estavam programadas para o ano de 2020. Contudo, por conta da pandemia de Covid-19, que se estendeu pelos anos de 2020 e 2021 e ainda não está solucionada em 2022, as entrevistas foram suspensas por conta do fechamento das instituições. Devido ao período pandêmico ter se estendido muito mais do que o inicialmente previsto e, nesse ínterim, ter havido troca de gestores, e pelo fato de algumas instituições ainda não terem sido reabertas, essa etapa não foi concluída no período programado. Retomamos os contatos, agora com os atuais responsáveis, mas, diante da instabilidade política e cultural do momento, algumas instituições estão tentando se reestruturar, não dispondo de tempo. Por esse fator, demos preferência para uma análise técnica da doutoranda, especialmente pelo fato da mesma já ter trabalhado em museu de Ciência e Tecnologia (C&T). Contudo, antes de abordarmos os museus, para compreendermos o que essas instalações produziram e deixaram de cultura material e imaterial, apresentamos um breve histórico desses empreendimentos e a importância que tiveram para o desenvolvimento industrial e urbano da cidade do Rio de Janeiro.

4.4.5.1 – Breve Histórico das Instalações Industriais e Correlatas

Fábrica de Pólvora e suas Oficinas

A Real Fábrica de Pólvora (Figuras 35 e 36) estava localizada próxima ao “rio dos Macacos e a margem oeste da Lagoa Rodrigo de Freitas, com abundância de água corrente que proporcionava força motriz para o funcionamento das oficinas” (GASPAR; BARATA, 2008, p. 49). Sua instalação está diretamente associada à vinda da família real portuguesa para o Brasil. Segundo Lobo (2016, p. 1), a transferência da corte portuguesa para o Rio de Janeiro trouxe para o Brasil grandes mudanças, principalmente na reorganização das forças militares, proporcionando a defesa armada infraestrutura necessária com a criação de arsenais, escolas militares, fábricas e oficinas direcionadas ao reaparelhamento do material bélico¹⁶⁹, dentre outros.

¹⁶⁹ A fábrica produzia dois tipos de pólvora negra: a granulada para suprir às necessidades das forças armadas e a fina (em pó) utilizada na caça, em minas e como escambo na África (OLIVEIRA, Ana Rosa de. A construção da paisagem. *In*: Instituto de Pesquisas Jardim Botânico do Rio de Janeiro (org.) **Jardim Botânico do Rio de Janeiro: 1808-2008**. Rio de Janeiro, 2008, p. 79. Disponível em: <https://www.gov.br/jbrj/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/200anos.pdf>. Acesso em: 21 mar. 2022).

A fábrica entrou em atividade em 1810, após reforma no prédio edificado em 1800 e funcionava com sete oficinas¹⁷⁰. A “Casa de Moinhos” (Figura 37), onde hoje funciona o Museu, tinha a função de moer o carvão que alimentava a fábrica e seu principal objetivo era “produzir explosivos que abasteciam o mercado brasileiro e era utilizado para conter as revoltas populares” (MIZRAHI, 2007, p. 33). Segundo Mizrahi:

Na Oficina de Moinho de Pilões era realizada a etapa mais perigosa do processo de produção do explosivo: a compactação da pólvora. O equipamento que efetuava esse trabalho era composto por duas baterias de pilões, separadas e movidas por uma roda-d’água. Esses pilões, com extremidade em bronze, comprimiam porções da mistura de salitre, enxofre e carvão colocadas nos recipientes de madeira embutidos no piso da oficina (os almofarizes), situados exatamente abaixo de cada um dos pilões existentes. (MIZRAHI, 2007, p. 33).

As atividades da Casa dos Pilões e das demais oficinas da Fábrica, já citadas, estiveram nessa localidade até 1820, com uma “produção anual de 80 toneladas, sendo que a demanda do mercado brasileiro era de 150 toneladas. Assim, a fábrica trabalhava com sua capacidade máxima” (TRANJAN, 2011, p. 99). Eram utilizados na fábrica e nas oficinas 52 profissionais livres e assalariados ocupando as mais diversas funções; 28 trabalhadores civis e 24 militares entre a direção e o controle dos 92 escravos que atuavam na produção (TRANJAN, 2011, p. 99). Por conta dos constantes acidentes¹⁷¹, as instalações da fábrica foram desativadas e transferidas para a Serra da Estrela, em Petrópolis (RJ), em 1831, passando a ser conhecida como “Fábrica da Estrela”. A mudança de local, segundo Gaspar e Barata (2008, p. 49), ocorreu devido a três fatores: primeiro pelo grande número de acidentes com trabalhadores, escravizados e homens livres (mestres e ajudantes); segundo, em função do acelerado crescimento da cidade em direção a Botafogo (imediações da fábrica) e o terceiro, a abertura do Jardim Botânico à visitação pública (1819). Foram elementos suficientes para o deslocamento da fábrica de pólvora para outra área mais distante e segura. Com a saída da fábrica

¹⁷⁰ O processo para a produção da pólvora, era desenvolvido em sete etapas sucessivas, nas respectivas oficinas: 1ª) Oficina de Refinação; 2ª) Oficina de Carbonização; 3ª) Oficina de Pulverização; 4ª) 1ª Oficina de Mistão (mistura); 5ª) Oficina de Moinho de Pilões [onde se encontra atualmente o Museu]; 6ª) Oficina de Granizar e 7ª) 1ª Oficina de Alisamento (MIZRAHI, Márcia Ester. **Jardim Botânico do Rio de Janeiro: a face oculta da história do Brasil**. Orientador: Telma Lasmar. 2007. 91 f. Monografia (Graduação em Turismo) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2007, p. 33. Disponível em: <https://app.uff.br/riuff/bitstream/handle/1/1522/4%20-%20Marcia%20Mizrahi.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 26 jan. 2022).

¹⁷¹ Devido o processo de fabricação da pólvora ser demasiado perigoso, cada etapa era desenvolvida em uma instalação. A sobrecarga de trabalho aumentava os riscos de acidentes. Após três explosões na Casa dos Pilões (compactação da pólvora), que vitimou diversos escravos, a fábrica foi desativada e no local funcionou uma fábrica de chapéus de palha, que teve curta duração (TRANJAN, Cristina Grafanassi. A Fábrica de Pólvora e o Jardim Botânico no Rio de Janeiro. **Revista Interfaces**. Rio de Janeiro, v. 1, n. 14, jan./jun. 2011, p. 99. Disponível em: <https://revistas.ufrj.br>. Acesso em: 12 mar. 2022).

das dependências do Jardim Botânico, o terreno foi desmembrado e loteado em diversas chácaras, ficando a Casa dos Pilões:

no interior de um dos lotes arrendados a particulares, sendo, então, transformada em residência particular de D. Felicidade Perpétua da Cunha. Em 1859, a Casa dos Pilões e a chácara onde se situava foram incorporadas ao Jardim Botânico. Desde então, **sofreu várias reformas** e teve diversas utilizações, entre as quais a de depósito de máquinas agrícolas do Jardim Botânico, moradia dos funcionários da instituição, depósito de sementes, residência e laboratório do Dr. João Geraldo Kuhlmann e finalmente, Museu Botânico Kuhlmann, fundado pelo então presidente Juscelino Kubitschek (MIZRAHI, 2007, p. 34, grifo nosso).

Diante das diversas utilidades que teve o imóvel, apontadas na citação anterior, e sem maiores manutenções, a edificação foi interditada. Somente entre 1982 e 1984, a construção passou por restauração e foram identificados através de prospecção arqueológica, objetos, fragmentos e vestígios das antigas oficinas, principalmente a de moagem.

Figura 35 - Desenho de reconstituição da Fábrica de Pólvora, c. 1940



Autor: J. Wasth Rodrigues (gravura).

Fonte: GASPAR, Cláudia Braga; BARATA, Carlos Eduardo. **De Engenho a Jardim:** memórias históricas do Jardim Botânico. Rio de Janeiro: Capivara, 2008, p. 53.

Figura 36 - Remanescente do portal da antiga Fábrica de Pólvora (Jardim Botânico)¹⁷²



Foto: Erika Tambke

Fonte: GANDRA, Alana. **Agência Brasil**, 26 maio 2017.

Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2017-05/jardim-botanico-do-rio-abre-comemoracoes-sobre-meio-ambiente>. Acesso em: 3 fev. 2022.

Figura 37 – Oficina de Pilões



Foto: João Conrado Niemeyer Lavôr, 1977

Fonte: MIZRAHI, Márcia Ester. **Jardim Botânico do Rio de Janeiro: a face oculta da história do Brasil**. Orientador: Telma Lasmar. 2007. 91 f. Monografia (Graduação em Turismo) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2007, p. 67. Disponível em: <https://app.uff.br/riuff/bitstream/handle/1/1522/4/%20-%20Marcia%20Mizrahi.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 26 jan. 2022.

¹⁷² Atualmente este serve de portal para a entrada do parque infantil do Jardim Botânico. Descrição do pórtico: “em arco abatido encimada pela coroa portuguesa. Logo abaixo vestígio de escudo, e entre este e a verga, trabalho em alto-relevo, representando o sol. Os ombreiros deste portal, tem nos topos, esculturas representando um canhão antigo em cada lado e bolas como se fossem balas usadas naquela época” (LAVÔR, João Conrado Niemeyer de. Jardim Botânico do Rio de Janeiro: histórico de seus prédios, dos homenageados, das obras de arte e dos artistas que as criaram. **Rodrigésia**: Revista do Jardim Botânico do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: JBRJ, v. 32, n. 54, 1980, p. 373. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rod/a/9X4LNWnhpcPMstw3yHKgGgp/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 21 mar. 2022).

Estação de Manutenção do Plano Inclinado de Santa Teresa/ Oficina e Garagem de Bondes

O transporte sobre trilhos no Rio de Janeiro está intrinsecamente ligado ao crescimento da cidade em meados do século XIX, principalmente com o surgimento de alguns bairros como de Santa Teresa, por exemplo. Por ter um clima mais ameno, passou a atrair uma parte da população mais abastada. Pela topografia íngreme do local, a Companhia Ferro-Carril Santa Teresa, que passou a atender a região, fez adaptações no sistema. O transporte no Rio de Janeiro já era realizado por bonde de tração animal, desde 1872, contudo, para atender à demanda do local, a empresa inaugurou em 1877 o “Plano Inclinado de Santa Teresa”¹⁷³ (Figura 38), entre a antiga rua Matacavalos (atual rua do Riachuelo) e o Largo dos Guimarães (SEARA, 2004, p. 118), permitindo, desta forma, acesso ao Morro e às suas infraestruturas como as oficinas de manutenção e garagens. O Plano inclinado e os bondes passaram a ser operacionalizados pela Companhia Ferro-Carril Carioca¹⁷⁴ que ligava Santa Teresa ao centro da cidade. Com a evolução da tecnologia, os bondes passaram a funcionar através do sistema elétrico implantado na cidade a partir de 1892 (SILVA, 2020, p. 43). A adoção desse sistema no Rio de Janeiro significou um grande avanço na história dos transportes da cidade. Segundo Weid:

Em 1896 foi inaugurada a substituição da tração animal pela elétrica nos bondes da Companhia Ferro-Carril Carioca, com a passagem das linhas sobre os Arcos da Lapa, ligando os morros de Santa Teresa e Santo Antônio. A transformação do velho aqueduto colonial em viaduto tinha sido um projeto arrojado, causando admiração aos participantes da comitiva e à população do bairro (WEID, 1994, p. 19).

Com a expansão das linhas de bonde da Cia. Ferro Carril-Carioca foram instaladas, próximo à linha no Morro de Santo Antônio, as oficinas de manutenção e a garagem da referida Companhia, que abrigava muitos veículos, inclusive os reboques. Com a demolição do Morro de Santo Antônio, em 1959, as instalações da Cia. Ferro-

¹⁷³ Movido a vapor, o plano inclinado funcionou ainda até 1900, quando foi suspenso o serviço. Alguns anos depois, em 1906, foi restabelecido o tráfego, funcionando até 1926, quando foi definitivamente suspenso” (SILVA, Viviane Fernandes. **O Bondinho de Santa Teresa**: meio de transporte e patrimônio trilhando a memória e identidade do bairro. Orientador: Ynaê Lopes dos Santos. 2020. 175 f. Dissertação (Mestrado em História, Política e Bens Culturais) - Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 2020, p. 45. Disponível em:

<https://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/30309/Disserta%C3%A7%C3%A3o%20impress%C3%A3o%20para%20entrega%20final.pdf?sequence=1>. Acesso em: 2 fev. 2022).

¹⁷⁴ A concessão das linhas de carris entre a cidade e os morros de Santa Teresa e Paula Mattos, foi obtida em 1872 por empresários que fundaram a Companhia Ferro-Carril de Santa Teresa. Em 1885, a Companhia passou a funcionar com o nome Empresa do Plano Inclinado de Santa Teresa. Em 1891, a Empresa do Plano Inclinado de Santa Teresa se constituía em Sociedade Anônima sob a denominação de Companhia Ferro-Carril Carioca (Ibidem, p. 44).

Carril Carioca foram transferidas para as instalações do “Plano Inclinado de Santa Teresa” (Figura 39), de propriedade da mesma empresa. Essas instalações localizavam-se no final da rua Carlos Brandt, onde ainda hoje funciona a oficina de manutenção e garagem dos bondes de Santa Teresa.

A partir do desmonte do Morro de Santo Antônio, deu início ao declínio do sistema de bondes na cidade, principalmente com a entrada da Companhia de Transporte Coletivos (CTC), empresa estatal responsável pela administração de um novo meio de transporte – os ônibus. Em 1967, todas as linhas de bonde foram extintas, exceto as linhas de Santa Teresa, em funcionamento até os dias atuais. Em 2001, a Companhia Estadual de Engenharia de Transportes e Logística (CENTRAL)¹⁷⁵, assumiu a responsabilidade pelo Sistema de Bondes de Santa Teresa e a gestão do Museu do Bonde.

Figura 38 – Plano Inclinado de Santa Teresa (óleo s/ tela)



Fonte: Associação de Moradores e Amigos de Santa Teresa (AMAST). Coleção patricular (Parque Nacional da Tijuca: Integrando proteção ambiental e participação social em áreas urbanas - Programa Petrobrás Ambiental 2006)¹⁷⁶.

¹⁷⁵ “Empresa pública vinculada à Secretaria de Transportes do Estado do Rio de Janeiro, responsável pelo transporte de passageiros, assumiu como principal ente administrativo comprometido com a conservação e manutenção do sistema de bondes de Santa Teresa, por meio do decreto nº 21.846 de 18 de julho de 2001, igualmente subordinada à Secretaria Estadual de Transportes do Rio de Janeiro (SETRANS) (SILVA, 2020, p. 53).

¹⁷⁶ASSOCIAÇÃO DOS MORADORES E AMIGOS DE SANTA TERESA. #HistóriadeSanta: plano inclinado de Santa Teresa. Rio de Janeiro, 16 mar. 2014. Facebook: @amast.santateresa. Disponível em: <https://www.facebook.com/amast.santateresa/photos/a.103900716328844/710819795636930>. Acesso em: 11 mar. 2022.

Figura 39 – Antigas instalações do Plano Inclinado. Oficinas e garagem dos bondes de Santa Teresa



Foto: Zenilda Brasil, 2019.

Fonte: Painel informativo (4) do Museu do Bonde da Estação Carioca.

Galpão de Manutenção da Estrada de Ferro D. Pedro II

O Galpão de Manutenção da Estrada de Ferro D. Pedro II data do século XIX (Figura 40), período áureo das ferrovias, e sua estrutura remete ao início da arquitetura industrial no Brasil, época do desenvolvimento de muitos bairros, como do Engenho de Dentro, onde se localizam os galpões de manutenção dos vagões.

A implantação das ferrovias no Brasil, a partir de 1854¹⁷⁷, interligando regiões, permitiu ao país grande desenvolvimento econômico. O investimento em ferrovias estava diretamente relacionado ao processo de modernização do império brasileiro, e a necessidade de investimentos em infraestruturas e urbanização. Diversas ferrovias foram construídas e a partir delas suas infraestruturas, como estações, armazéns, oficinas de manutenção, galpões, dentre outras. A Estrada de Ferro D. Pedro II foi uma das mais importantes para o Estado do Rio de Janeiro e para o país. Com a “Proclamação da República”, passou a denominar-se Estrada de Ferro Central do Brasil.

¹⁷⁷ Apesar da concessão ter sido outorgada pelo Decreto nº 987, de 12 de junho de 1852 para a construção da primeira ferrovia (ACIOLI, Rodrigo Girdwood. **Os mecanismos de financiamento das ferrovias brasileiras**. Orientador: Rômulo Dante Orrico Filho. 2007. 181 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia dos Transportes) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, COPPE - Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia, Rio de Janeiro, 2007. p. 14. Disponível em: <http://livros01.livrosgratis.com.br/cp078063.pdf>. Acesso em: 3 fev. 2022).

Face ao grande fluxo de passageiros e de cargas nas ferrovias, foi inaugurado em 1871, um “Complexo de Oficinas” ferroviárias¹⁷⁸. Para atender a essa demanda, foi construída uma oficina para manutenção e pintura dos carros e fabricação de vagões (MEDEIROS, 2016, p. 8). Segundo Figueiredo:

nas oficinas também eram confeccionados partes ou peças de maquinários, visto que no país não havia fabricação de componentes necessários à operação e conservação ferroviária. [...] o desenvolvimento do ofício do trabalhador ferroviário, [...] gerava significado ao objeto produzido, a partir dos seus saberes. [...] No seu entorno [**complexo ferroviário de Engenho de Dentro**], também foram construídas moradias para os operários e corpo técnico [e] a instalação de duas escolas [...]. Uma para o ensino regular e a outra para a formação de aluno-aprendizes, onde formavam a mão de obra qualificada para as atividades da estrada de ferro, principalmente ligadas às oficinas (FIGUEIREDO, 2020, p. 97, grifo nosso).

Segundo o engenheiro Flávio Vieira (1954, p. 133), a Companhia Estrada de Ferro Central do Brasil, foi uma das mais importantes empresas de transporte sobre trilhos no país, por diversas razões: pela sua extensão; pela sua situação geográfica; pelo volume de produção que tinha e distribuía; pela grande escola técnica que é para o ferropiarismo brasileiro, pelos serviços que realizou e pelo que ela representa para a engenharia ferroviária brasileira.

Em 1957, foi criada a Rede Ferroviária Federal S.A (RFFSA), vinculada ao Ministério dos Transportes, que era responsável pela gestão das ferrovias da União. Com a ascensão dos governos militares entre às décadas de 1960 a 1980, intensificou-se o desmantelamento da rede ferroviária, principalmente do transporte de passageiros, em prol das rodovias, iniciada no final da década de 1950, como mencionado no capítulo 3.

Diante do esfacelamento da malha ferroviária brasileira, foi criado no âmbito do Ministério dos Transportes - o Preserve, que consistia em um “Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes”. Esse programa tinha o objetivo de “preservar o acervo histórico da evolução tecnológica dos meios de

¹⁷⁸“Possuía originalmente uma área coberta de 12.825 metros quadrados. Em 1907 as instalações foram ampliadas por Trajano Sabóia de Medeiros, que fez o projeto da ‘Trajano de Medeiros & Cia’, a qual passava a construir bondes elétricos. Em 1954 passou a cuidar da tração diesel-elétrica. A partir de 1970 passou a ser usada também para a construção de pontes de estrutura metálica para a RFFSA. Já foi considerada a mais importante oficina de trem da América Latina (MEDEIROS, Vagner Jose de Moraes. O Museu do Trem um patrimônio histórico subutilizado na zona norte do Rio de Janeiro. In: ENCONTRO NACIONAL DE GEÓGRAFOS, 18, 2016, São Luís. **Anais [...]**. São Luís, 2016, p. 1-12. Disponível em: http://www.eng2016.agb.org.br/resources/anais/7/1466202525_ARQUIVO_O_Museu_do_Trem_-_Uma_vaga_lembranca-Artigo.pdf. Acesso em: 23 fev. 2022).

transportes no Brasil” (NETO, CAMEIRO, GIANNECCHINI, 2012, p.15). O Preserve, juntamente com a RFFSA, cuja coordenação se instalou na sede administrativa da Rede Ferroviária Federal no Rio de Janeiro, estabeleceram diversas instituições de preservação do patrimônio ferroviário no país, dentre eles o “Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro”, concebido em 1984 (SILVA, 2017, p. 48-49). Este Centro daria origem ao atual Museu do Trem do Rio de Janeiro e, dentro da estrutura organizacional da RFFSA, foi criado o Preserfe (Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário), também já mencionado no capítulo 3.

Com a maioria dos investimentos no modal de transporte rodoviário, que seguia uma política austera de desestatização¹⁷⁹ que incluiu a RFFSA, na década de 1990, a empresa acabou sendo extinta e com ela todos os seus programas de preservação do patrimônio ferroviário. Com o desmantelamento da Rede, o Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro ficou por alguns anos fechado até que se concluísse todo o processo de liquidação da Rede, ocorrido em 2007. A partir dessa data, através da Lei 11.483, de 31 de maio, (BRASIL, 2007) o IPHAN passou a ter a responsabilidade de receber e administrar os bens de natureza móvel e imóvel da antiga RFFSA de valor artístico, histórico e cultural, bem como zelar pela sua guarda e manutenção.

Figura 40- Antigo galpão de pinturas de carros da antiga Estrada de Ferro D. Pedro II



Fonte: FIGUEIREDO, Cintia da Silva. **De espaço de trabalho a espaço de memória:** estudo sobre o Museu do Trem do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2020, p. 104.

¹⁷⁹ Programa Nacional de Desestatização (PDN).

Diante do panorama acima apresentado, podemos compreender a importância que essas instalações, e suas produções e serviços tiveram para o desenvolvimento industrial da cidade do Rio de Janeiro, e que, provavelmente por essa relevância, foram musealizadas, mantendo os objetos oriundos de suas antigas funções.

A partir desse panorama, traçamos considerações sobre os três museus apresentados nesta tese e instalados nessas edificações. Nossa investigação incide, como abordado anteriormente, na observação, a partir das visitas realizadas, nos textos exibidos, nas informações recebidas pelos funcionários nas visitas e no material informativo adquirido. Analisaremos como esses museus interpretam seus acervos e se as narrativas utilizadas nas exposições tratam das questões industriais, técnicas, tecnológicas e, principalmente, das questões sociais, da memória do trabalho, do trabalhador e seus ofícios, das lutas de classes, dos impactos desses empreendimentos na sociedade e no meio ambiente e como a mão de obra operária é inserida nos espaços que um dia foram de trabalho. Iniciaremos apresentando as exposições, para em seguida, fazermos nossa análise.

4.4.5.2 – Museu-Sítio Arqueológico Casa dos Pilões

O Museu-Sítio Arqueológico Casa dos Pilões se encontra instalado na “Oficina de Moinho de Pilões” (Figura 41), única unidade remanescente das sete oficinas integrantes da Real Fábrica de Pólvora da Lagoa Rodrigo de Freitas (Jardim Botânico). O acesso a esse museu é realizado a partir da compra de um ingresso (R\$15,00), na bilheteria, no interior do Jardim Botânico, que dá acesso ao Arboreto¹⁸⁰.

Em frente à Casa, no jardim, nos deparamos com duas mós (rolos de pedra) utilizados para a moagem na oficina e um recurso expográfico, com breves informações sobre o espaço museu. Ao adentrar a casa, não havia muitos materiais expositivos, sendo a própria edificação o acervo. Contudo, é possível encontrar detalhes construtivos, principalmente da arquitetura e engenharia do período colonial (em alvenaria, pedra e cal, utilizando como argamassa, óleo de baleia e cal) e vestígios de

¹⁸⁰ “O arboreto do Jardim Botânico do Rio de Janeiro é rico em espécies de plantas cultivadas em canteiros e estufas e se localiza próximo à Floresta da Tijuca, a maior floresta urbana do mundo” (GOBATTO, Alexandra Aparecida; CHAGAS, Lucas Soares; PEREIRA, Raphael de Souza. É o arboreto do Jardim Botânico do Rio de Janeiro hotspot urbano para os polinizadores? **Biodiversidade**, Cuiabá, v.20, n.2, 2021, p. 2. Disponível em: <https://periodicoscientificos.ufmt.br/ojs/index.php/biodiversidade/issue/view/672>. Acesso em: 4 abr. 2022).

suas diversas funções, inclusive, como oficina de moagem (Figura 42), encontradas a partir das escavações arqueológicas.

Existe na “Casa dos Pilões” uma maquete (Figura 43) que simula o funcionamento da antiga oficina e seus pilões. Atualmente, são apresentados aos visitantes¹⁸¹, em duas vitrines, objetos e fragmentos encontrados nas referidas escavações arqueológicas como louças, talheres, moedas, algumas pequenas ferramentas, dentre outros; um painel (Figura 44), que demonstra o trabalho do escravizado na produção da pólvora nas oficinas, sendo vigiado por um soldado, e, fixado em uma das paredes, um recipiente transparente contendo amostras de salitre, de enxofre e de carvão, materiais que misturados e compactados, produzem a pólvora (explosivo). Segundo informações obtidas por telefone, antes da pandemia do Covid-19, com um dos antigos contatos, o espaço passará por novas intervenções:

Após quase três décadas desde a última intervenção, a edificação, seu entorno imediato, interior e expositores hoje se encontram em estado bastante precário, exigindo recuperação [...]. Apesar dessas deficiências, hoje o Sítio Arqueológico Casa dos Pilões é visitado por cerca de 9.000 pessoas / mês, incluindo uma grande quantidade de escolas. [...]. Neste sentido, a proposta de reforma da Casa dos Pilões inclui a requalificação de sua museografia, composta de uma série de projetos complementares, como: programação visual, luminotécnica, instalações, reforma da maquete, cenografia, produção de vídeo e paisagismo, além do mapeamento de danos e projeto de reforma do prédio. **Com as intervenções propostas, será possível ao visitante relacionar a edificação com seu uso primeiro de fábrica de pilões**, e permitirá devolver ao público visitante este importante pilar da história de nosso país. Para melhoria e manutenção da edificação serão necessárias algumas intervenções como: pintura externa, limpeza e rejuntamento das paredes, renovação das instalações hidráulicas, revisão e adequação dos sensores de movimento, revisão elétrica, instalação de sistema de segurança com câmeras, recuperação da vitrine com maquete e restauração do telhado (CASA DOS PILÕES, [2016, p. 1, grifo nosso).

Como apresentado na citação acima, o Museu-Sítio Arqueológico Casa dos Pilões vem passando por novas reformas. Provavelmente por esse motivo, não observamos textos explicativos com maiores detalhes sobre a produção da pólvora. Contudo, como um dos nossos objetivos é analisar os museus instalados em edificações industriais e correlatas que contribuíram para o desenvolvimento industrial e urbano, que ainda hoje mantém objetos referentes às suas antigas funções, faremos nossas considerações, principalmente por este museu estar aberto ao público.

¹⁸¹ Apesar da exposição permanente ter sido inaugurada em 1994.

Inicialmente, podemos concluir que as questões industriais, técnicas e tecnológicas estão apresentadas, mesmo que timidamente, através da maquete cenográfica que simula o funcionamento do moinho utilizado para a fabricação da pólvora, mas sem maiores explicações. Contudo, uma representação pictórica (painel) nos apresenta o trabalho, o trabalhador e seu ofício e a forma de trabalho repressiva, pelo menos em relação a essa mão de obra, pois observa-se um militar vigiando as atividades executadas pelos escravizados. Sabemos, como já demosramos, que existiam outros tipos de trabalhadores, inclusive homens livres, por exemplo.

Quanto aos impactos gerados por essas atividades, sabemos, como citamos anteriormente, que por conta de algumas explosões que vitimaram trabalhadores, a fábrica de pólvora, assim como suas oficinas, foram desativadas e transferidas para local mais seguro, mas esse episódio não é mencionado. Por ser a antiga oficina “Casa dos Pilões” considerada acervo pela própria instituição, pelos vestígios arqueológicos encontrados e escavações deixadas à mostra, entendemos, que a valorização do espaço musealizado como ambiente de trabalho, apesar de apresentar algumas dessas evidências, para ser considerando museu de indústria da pólvora, ainda faltam elementos mais constitutivos da interação do ambiente com a sua força de trabalho, além de todas as implicações sociais e econômicas que estavam relacionadas com a produção da pólvora, nessa localidade nas primeiras décadas do século XIX.

Acreditamos, como mencionado na última citação que, a partir da nova proposta museográfica, o visitante poderá relacionar a antiga instalação com o primeiro uso da edificação da Casa dos Pilões (CASA DOS PILÕES, 2016, p. 1), conectando, de certa forma, o trabalhador a esse ambiente. Nesse sentido, teremos que aguardar a reinauguração da exposição permanente.

Esperamos ver um Museu-Sítio Arqueológico Casa dos Pilões contextualizado, com textos explicativos, mapas, maquetes explicitando as etapas do trabalho e esclarecendo o funcionamento do moinho. Apresentando essa localidade como um espaço de trabalho, árduo e perigoso e fazendo as conexões com as demais oficinas, pois se tratava de um complexo industrial, onde uma etapa dependia da outra, para a produção da pólvora. Outro aspecto relevante seria apresentar outros vestígios desse complexo em outras localidades do Jardim Botânico, por exemplo, as ruínas da fábrica e seu portal, para demonstrar ao visitante quais técnicas e tecnologias eram utilizadas para essa produção e com quais objetivos, sempre inserindo o trabalhador e todas as

formas de trabalho e ofícios. Nesse sentido, o Rio de Janeiro teria um “Museu de Indústria da Pólvora”.

Figura 41 - Museu-Sítio Arqueológico Casa dos Pilões



Foto: Zenilda Brasil, 2019.
Fonte: Zenilda Brasil.

Figura 42 - Interior do Museu-Sítio Arqueológico Casa dos Pilões



Foto: Zenilda Brasil, 2019.
Fonte: Zenilda Brasil.

Figura 43 – Maquete sobre o funcionamento da Oficina de Pilões

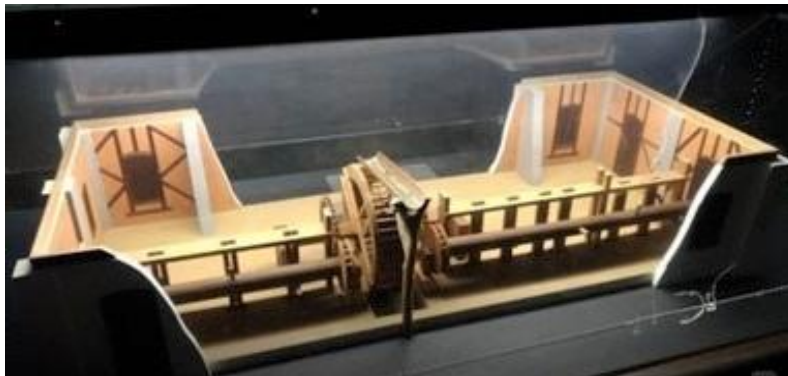


Foto: Zenilda Brasil, 2019.
Fonte: Zenilda Brasil.

Figura 44 - Painel demonstrativo do trabalho escravo na produção da pólvora nas oficinas sob vigilância



Foto: Zenilda Brasil, 2019.
Fonte: Zenilda Brasil.

4.4.5.3 - Museu do Bonde

O Museu do Bonde do Rio de Janeiro (Figura 45) foi inaugurado na “Estação inicial da Companhia de Bondes Elétricos Carioca”, em 1979, ficando nessa localidade até 1999, quando foi transferido para as dependências da antiga oficina dos motores a

vapor do “Plano Inclinado de Santa Teresa” (Figura 46). Para receber o museu, o imóvel teve suas instalações reconstruídas e modernizadas para acomodar o acervo que conta a “história do bonde pela cidade do Rio de Janeiro” (COMPANHIA ESTADUAL DE ENGENHARIA DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA, 2021).

No ano de 2011, houve um grave acidente em Santa Teresa com uma composição (bonde nº 10), que circulava superlotada, vitimando 6 pessoas e ferindo outras 57. Segundo Silva (2020, p. 14-15), o acidente ocorreu face ao sucateamento do sistema¹⁸², ocasionando a suspensão do serviço. Diante desse episódio, o Museu do Bonde de Santa Teresa fechou as portas, uma vez que a oficina de manutenção desse transporte se localizava na área do museu.

Segundo informações dos funcionários que ainda trabalham nas antigas dependências do Museu do Bonde de Santa Teresa (oficina de manutenção), havia na entrada do museu um exemplar original de um bonde de tração animal, de nº 001. O acesso às dependências da oficina se dá através de um portão vazado e pintado, fazendo alusão ao bonde, aos “Arcos da Lapa” e a boemia do bairro. A entrada no museu se fazia por uma rampa com três lances e a exposição contava a história dos bondes na cidade do Rio de Janeiro.

Em 2013, com o início das obras de revitalização do sistema de bondes de Santa Teresa, que incluía o museu, parte do acervo foi levada, em 2012, para o “Centro Cultural Laurinda Santos Lobo”, localizado no mesmo bairro. Com o intuito de não privar a população e os turistas que visitavam a localidade, a equipe do museu organizou uma exposição, intitulada “O Bonde de Santa Teresa: um percurso do coração à memória”, ilustrada com o acervo do museu que conta a passagem dos bondes pela cidade do Rio de Janeiro. Com a demora nas obras, o acervo retornou, em 2016, para sua sede de origem, na Estação Carioca, onde ainda aguarda retorno para Santa Teresa, segundo informações de funcionários da CENTRAL.




¹⁸² A partir dos anos 2000, houve uma redução gradual dos antigos veículos, com a implantação de novos bondes, que, apesar de parecidos com os tradicionais bondes, destoavam no maquinário, o que influenciava no seu funcionamento, mais enrijecido, prejudicando o manejo, o balanço, o som, o ‘gingado’ que o bondinho anterior possuía. Por esse motivo foram apelidados de ‘Frankenstein’ pela junção de peças e pelos movimentos rígidos e limitados, além da falta de manutenção, considerando que o bonde nº 10, envolvido no acidente, estava sem freios (SILVA. Viviane Fernandes. **O Bondinho de Santa Teresa**: meio de transporte e patrimônio trilhando a memória e identidade do bairro. Orientador: Ynaê Lopes dos Santos. 2020. 175 f. Dissertação (Mestrado em História, Política e Bens Culturais) - Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 2020, p. 14. Disponível em: <https://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/30309/Disserta%C3%A7%C3%A3o%20impress%C3%A3o%20para%20entrega%20final.pdf?sequence=1>. Acesso em: 2 fev. 2022).








A entrada no museu é gratuita. Antes de termos acesso à sala onde se encontra exposto o acervo, nos deparamos com dois manequins uniformizados (Figura 47), um representando o motoneiro (funcionário que dirige/conduz o bonde) e o outro, o condutor (funcionário que cobra a passagem no bonde). Um painel em madeira recortado e pintado faz alusão à passagem do bonde pelos “Arcos da Lapa”. Na área expositiva, o acervo é apresentado em vitrines; em prateleiras fixadas às paredes, com diversas miniaturas de réplicas de antigas composições de diferentes épocas e finalidades e em pedestais, onde são expostos, por exemplo, contadores de passagem. As ferramentas para a manutenção dos bondes são apresentadas em um carrinho de mão original, utilizado para esse serviço.




Nas vitrines são apresentados objetos antigos utilizados nos bondes, como campainhas, manivelas etc., além de instrumentos de medição, como voltímetros, altímetros, miliamperímetros, manômetros, medidores de resistência, dentre outros, sendo identificados com etiquetas, nos idiomas português, inglês e espanhol. Nas paredes também estão expostos antigos extintores de incêndio, relógios, painéis, fotos e textos explicativos. Fomos informados, no museu, que ainda existe um vasto acervo iconográfico que registra a história dos bondes desde quando eram puxados por burros.

Os textos trazem informações do cotidiano da população carioca, que utilizava os bondes para se locomover na cidade, e apresentam a diversificada finalidade desse meio de transporte desde o século XIX, chamados “bondes distinção”, como demonstrado no quadro 9 abaixo.

Quadro 9 – Tipos de Bondes e suas Finalidades

1	 <p>“pé- de- anjo” – com 65 lugares para passageiros sentados.</p>
2	 <p>“taioba” – considerado carro de segunda classe e transportava mercadorias e passageiros, que pagavam um pequena tarifa pelo volume transportado.</p>
3	 <p>“cara dura” – carro reboque de segunda classe (taioba), que vinha acoplado na traseira de um carro de primeira classe.</p>

4	 <p>“anibal” – todos os bondes com capacidades para 50 lugares passageiros sentados. Bonde de quatro rodas.</p>
5	 <p>“do lixo” – carro vagão todo fechado, utilizado para transporte de lixo. Possuía quatro motores, oito rodas e dois controladores.</p>
6	 <p>“alegria” – ganhou notoriedade em função dos festejos carnavalescos. Nesse bonde teve início o hábito do carioca de brincar o Carnaval circulando pela cidade.</p>
7	 <p>“sossega leão” – carro fechado no lado esquerdo, com capacidade para 65 passageiros sentados. Bonde com quatro motores e oito rodas.</p>
8	 <p>“bataclã” – eram utilizados nas linhas de maior percurso, com capacidade para 65 passageiros sentados. Bonde com quatro motores e oito rodas.</p>
9	 <p>“bagageiro” – carro com carroceria fechada, era utilizado para transportar todos os tipos de mercadoria do antigo Mercado da Praça XV de Novembro, no centro do Rio, até os bairros mais distantes da cidade. Era utilizado para atender os serviços de comerciantes, industriais, lavadeiras, peixeiros, dentre outros.</p>
10	 <p>“especial de casamento” – carro fechado e ricamente adornados e vistosos, decorado na parte interna com cortinas de renda brancas e flores de laranjeira. Levava os noivos, os padrinhos e alguns convidados. O cocheiro e o condutor (bonde de tração animal) usavam vestimentas especial (sobrecasaca azul, com botões dourados e cartola). Esse mesmo tipo de bonde também era usado para batizados.</p>

11	 <p>“especial para enfermos” – utilizado para transportar enfermos, com doenças contagiosas para o Hospital São Sebastião.</p>
12	 <p>“mortuários” – Este transportava os corpos para o sepultamento. Eram lugubrememente negros.</p>
13	 <p>“luxo” – utilizado para as temporadas líricas. Eram mais confortáveis, tendo assentos e encostos cobertos com brim branco e no assoalho tapetes. As capas brancas eram amarradas nos balaústres por cadarços, por se assemelhar às ceroulas. Foi alcunhado de “bonde ceroula”.</p>

Fonte: texto informativo (2), do Museu do Bonde do Rio de Janeiro, da Estação Carioca, Centro.

Em 1963, esse sistema de transporte é suspenso para toda a cidade, exceto para o bairro de Santa Teresa, sob a alegação do governo de que eram muito lentos e obsoletos, não acompanhando a dinâmica e o “progresso” que a cidade vinha passando, sendo substituídos gradativamente pelo ônibus.

Na verdade, a ideologia do desenvolvimentismo, disseminada na época, relegava o bonde, a um tempo passado. Ao mesmo tempo as pressões dos grupos interessados no aumento do consumo de combustível e o incremento de indústria automobilística precipitava a retirada desse transporte. [...] os bondes que serviam à zona sul eram recolhidos a noite para a garagem de Triagem, desmontavam-se as peças a maçarico, jogava-se gasolina e ateavam fogo. Os bondes da zona norte, por sua vez, eram transportados para o depósito do Caju, vendidos para museus nos Estados Unidos, os reboques doados à Prefeitura ou colocados em praças públicas” (Texto informativo n. 4, 2016).

Devido ao sucateamento desse modal de transporte, alguns bondes acabaram indo para museus fora do país, como mencionado na citação acima, e poucos exemplares ficaram para a cidade. Talvez isso explique, porque no Museu do Bonde do Rio de Janeiro, único museu com essa temática no país, registrado no “Guia dos Museus Brasileiros” (IBRAM, 2011), existem apenas fragmentos desse sistema. Contudo, a exposição recebe muitos visitantes, principalmente estrangeiros, constatado no livro de visitas, uma vez que se localiza na Estação Carioca, que dá acesso aos bondes que partem para Santa Teresa, atravessando os “Arcos da Lapa”, uma das atrações turísticas da cidade.

Diante do exposto, podemos concluir, a partir das narrativas expositivas apresentadas no Museu do Bonde do Rio de Janeiro, e pela forma como é interpretado seu acervo, que as questões técnicas e tecnológicas não são apresentadas, uma vez que, a evolução desse modal de transporte pouco é mencionada. A ênfase recai muito mais na rotina da cidade do Rio de Janeiro e de seus moradores, e de como eles interagem na cidade a partir do bonde, do que sua evolução tecnológica. As atualizações tecnológicas no sistema que permitiram esse modal resistir por longo tempo, passando da tração animal, pelos experimentos a vapor até sua eletrificação, também não são abordados. Percebemos que esse meio de transporte - o bonde - é tratado na exposição de forma muito nostálgica.

O fator humano, fundamental para a movimentação de todo sistema, é representado alegoricamente através de dois manequins uniformizados, representando apenas dois trabalhadores que atuam nesse meio de transporte. Como apresentado no quadro 9, havia outros tipos de bondes, além do tradicional, e neles atuavam outros tipos de trabalhadores. Para o bom funcionamento desse sistema de transporte eram necessários, além do motoneiro e do condutor, como já mencionamos, o inspetor, o fiscal, o cocheiro (quando ainda funcionava por tração animal), os limpadores de trilhos, os operários da manutenção, além dos arquitetos e engenheiros responsáveis pela concepção dessas máquinas e pela construção de seus trajetos. São muitas memórias e histórias que estão associadas a essa modalidade de transporte.

Apresentar apenas as ferramentas de trabalho, dissociadas de seus operadores, não contribui para o entendimento da sua utilização nos respectivos ofícios, uma vez que esses trabalhadores não são identificados. Por ter sido, durante muitas décadas, o principal meio de transporte da cidade não são apresentadas as relações de trabalho, nem as tensões sociais que ocorriam. Como esse transporte perdurou por muito tempo e as relações de trabalho sempre geram conflitos, muitas vezes noticiados nos periódicos da época, como greves, manifestações etc. Nenhum desses temas são tratados na exposição.

Quanto à interação do acervo com o espaço, esse, como já abordamos, se encontra deslocado de sua sede, a qual foi pensada e estruturada para recebê-lo. Contudo, segundo informações de uma funcionária da CENTRAL, existe um projeto de reestruturação das instalações do museu de Santa Teresa, de forma que o visitante possa visualizar através de uma plataforma transparente, sobre a área de manutenção dos bondes, a rotina do trabalho dos operários no conserto dessas máquinas.

Esperamos que o novo espaço expositivo, possa realmente ser concretizado e permita que o acervo do Museu do Bonde dialogue com o seu entorno, considerando que as oficinas de manutenção remetem a um espaço de trabalho e justifique a presença desse museu nessa localidade. Onde o visitante possa apreender não só a história desse transporte na cidade do Rio de Janeiro, como seu funcionamento, a partir das técnicas e das tecnologias utilizadas e os ofícios desenvolvidos por diversos trabalhadores, envolvidos não só na condução desse transporte como também na sua manutenção.

Figura 45 – Fachada do Museu do Bonde/ Estação Carioca, Centro



Foto: Zenilda Brasil, 2019.
Fonte: Zenilda Brasil.

Figura 46 - Fachada do Museu do Bonde, Santa Teresa



Foto: J.R, abr. 2011.
Fonte: Museu do Bonde. **Rio de Janeiro Aqui.**
Disponível em:
<https://www.riodejaneiroaqui.com/portugues/museu-do-bonde.html>. Acesso em: 2022.

Figura 47 – Exposição do Museu do Bonde (Estação Carioca). Manequins uniformizados de motorneiro e condutor



Foto: Zenilda Brasil, 2019.

Fonte: Zenilda Brasil.

4.4.5.4 - Museu do Trem

Criado como “Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro” - CPHFRJ, em 25 de fevereiro de 1984 (BRASIL, 1991, p.15), ainda sob a gestão da “Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA)¹⁸³. A RFFSA, à época, era responsável por “administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar, melhorar e manter em tráfego as estradas de ferro a ela incorporadas” (BRASIL, 1957, p. 2).

O CPHFRJ foi pensado pelo Ministério dos Transportes através do Preserve, já mencionado no capítulo 3, para ser instalado em uma oficina, e não em uma estação ferroviária. Por ser a oficina um espaço de trabalho operário, acreditavam que poderia haver uma apropriação visual e afetiva por parte do público e em especial do trabalhador ferroviário, buscando despertar neles memórias individuais e coletivas. E, além disso, o projeto de instalação do Centro, nessa localidade, propiciava garantir as características originais da edificação (MEDEIROS, 2016, p.105). Podemos notar, de certa forma, que a concepção do Museu do Trem, do Engenho de Dentro, seguia, *a priori*, as linhas gerais

¹⁸³ Criada por Lei em 1957, a RFFSA, estava vinculada, inicialmente, ao Ministério de Viação e Obras Públicas (1906) e posteriormente ao Ministério dos Transportes (1967), passando a pasta ministerial por outras denominações (BRASIL. **Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957**. Determina a transformação das empresas ferroviárias da União em sociedades por ações, autoriza a constituição da Rede Ferroviária S.A., e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, [20--]c. **Planalto**. Brasília, DF, 16 mar. 1957).

de um museu industrial e técnico ou técnico-industrial, pois valorizava a produção, das técnicas, das tecnologias aplicadas e do trabalhador, dentro de um cenário de trabalho. Também não podemos esquecer, que a execução e a manutenção desses projetos dependem muito dos interesses políticos, econômicos e culturais vigentes.

Tendo em vista os interesses da época em outro modal de transporte - o rodoviário, e, por conseguinte, o esfacelamento da rede ferroviária, o CPHFRJ fechou às portas. Vale lembrar, por conta dos interesses que mencionamos, que em 2007, face às obras dos Jogos Pan Americanos, parte do pátio externo do Museu do Trem foi utilizada para a construção do Estádio Olímpico Nilton Santos (Engenhão). E, segundo Medeiros (2016, p. 10), as máquinas que se encontravam no pátio externo do museu foram transferidas para a Estação Ferroviária Leopoldina (desativada/abandonada), localizada no centro do Rio de Janeiro.

Reaberto em 2013, o Museu do Trem (Figura 48), após reformas e adaptações do antigo galpão de manutenção dos carros da ferrovia, “preserva” através de seu acervo, uma parte da história e da memória ferroviária do país e, por conseguinte, a história ferroviária do Rio de Janeiro. A entrada no Museu do Trem é gratuita. Seu acervo é composto pelos remanescentes da RFFSA (Figura 49), formado por equipamentos ferroviários; instrumentos de precisão e medição, como teodolitos; utensílios; mobiliário; miniaturas de vagões de trem e de locomotivas; maquetes; textos explicativos; reproduções fotográficas de alguns trabalhadores e desenhos e importantes exemplares originais da engenharia ferroviária como a locomotiva “Baronesa”, construída na Inglaterra em 1852, movida a vapor e a primeira a trafegar na Estrada de Ferro de Petrópolis, além de outros exemplares. O acervo, como já mencionamos no capítulo 3, se encontra sob a gestão do IPHAN.

Ao entrarmos no antigo galpão de pinturas dos vagões da E. F. Central do Brasil, encontramos parte do acervo exposto no chão, empoeirado, com etiquetas rasgadas ou em vitrines igualmente empoeiradas. As locomotivas, algumas delas, necessitando de restaurações urgentes, principalmente às que se encontram no pátio interno do museu. Contudo, os textos nos informam a evolução tecnologia, não só das ferrovias e suas bitolas com também dos equipamentos, como, por exemplo a introdução do telégrafo com mostrador, inventado por Samuel Morse.

No Brasil, o telegrafo foi implantado por Guilherme Capanema [...]. Em 1861 usava-se o aparelho ABC, com mostrador acionado por meio de pilhas do construtor Breguet. Mais tarde foram utilizados aparelhos eletromagnéticos ‘Siemens’, ‘Wheaststone’ e outros. Antes da

inauguração da E. F. D. Pedro II, a empresa já mantinha, em 1856, uma escola prática para habilitar seus empregados nesse novo ramo de serviço. Em 1871 foi iniciada a utilização dos aparelhos 'Morse'. Rapidamente as linhas telegráficas se estenderam por todas as estações e, no relatório de 1879, já se assinalavam 54 estações dotadas do novo equipamento. Em 1882, foi inaugurada uma escola telegráfica no 2º pavimento da Estação Central, de onde saíam a cada ano, turmas de telegrafistas capacitados (Texto informativo (telégrafo) do Museu do Trem, 2013).

Diante do apresentado e fazendo uma análise do conjunto expositivo do Museu do Trem, percebemos que o texto apresentado na citação demonstra que o sistema ferroviário, suas infraestruturas e as inovações desenvolvidas para esse setor estão em consonância com o que se denomina patrimônio industrial, como já vimos anteriormente. Principalmente, se consideramos que as companhias ferroviárias investiam na capacitação de seus trabalhadores, para o bom desempenho de seus ofícios. Contudo, essa mão de obra treinada não se encontra representada nesse museu. A presença do trabalhador se faz presente apenas em reproduções fotográficas, apesar de estarem expostos diversos instrumentos de trabalho e equipamentos, muitos dos quais necessitavam de treinamento especializado, como apresentado na citação supracitada.

As organizações do trabalho ferroviário sequer foram citadas, considerando que essa classe de trabalhadores - os ferroviários - são organizados em associações e sindicatos. Também não foram mencionados, além das estações ferroviárias, outras infraestruturas, muitas delas construídas ao redor das ferrovias, como as vilas operárias, por exemplo, e nem os galpões como esse onde está localizado o museu.

São narrativas que apresentam memórias, a princípio, do construtor, do inventor, do dono da companhia ferroviária e personalidades que trafegaram por essas ferrovias, dando destaque para os vagões onde estiveram o imperador D. Pedro II, o presidente da República Getúlio Vargas ou o rei Alberto da Bélgica, quando em visita o Brasil, em 1921. São fatos importantes, que denotam a relevância das ferrovias brasileiras, mas que para o seu bom funcionamento dependem de uma gama considerável de profissionais, trabalhadores que atuavam, desde a abertura dos caminhos, algumas delas utilizando, inicialmente, mão de obra cativa, passando pelos tropeiros, escravizados e até imigrantes. Muitas vezes em condições de trabalho insalubres. Já no alvorecer do século XX, vieram se somar trabalhadores mais qualificados. A construção de ferrovias demandava devastar grandes áreas e esses impactos ambientais não são tratados.

Não percebemos uma conexão do acervo com o espaço onde está inserido o museu, considerando que nesse local eram realizados os trabalhos de manutenção, de reparos e pinturas nos vagões das ferrovias da Cia. E. F. D. Pedro II, e depois Cia. E. F. Central do Brasil. Cabe destacar, contudo, que o projeto inicial do museu, desfigurado para a construção do estádio de futebol, integrava o museu às oficinas. Dessa forma, o Museu do Trem, assim como os demais museus apresentados nessa tese, também não pode ser classificado como museu industrial e técnico, uma vez que não são tratadas questões relativas às técnicas industriais de construção dessas máquinas e nem abordadas as técnicas e as tecnologias utilizadas nesse sistema de transporte. Todo o acervo está desconectado do fator humano, mola propulsora de todo esse sistema.

Figura 48 – Museu do Trem, do Engenho de Dentro



Foto: Zenilda Brasil, 2019.

Fonte: Zenilda Brasil.

Figura 49 – Acervo do Museu do Trem, Engenho de Dentro



Foto: Zenilda Brasil, 2019.

Fonte: Zenilda Brasil.

Como vimos, os museus aqui apresentados são os responsáveis pela preservação de relevantes acervos que participaram, do desenvolvimento industrial e urbano da cidade do Rio de Janeiro. Contudo, em face do que foi apontado pelos autores aqui utilizados, como modelo conceitual de museus industriais e técnicos, percebemos que independente dessas coleções pertencerem ao universo industrial e/ou às atividades que deram suporte a esse desenvolvimento, como os meios de transporte, por exemplo, o que tipifica um museu dessa categoria, não é exclusivamente seu acervo, nem tão pouco sua edificação original, mas como esses elementos (acervo/edificação) são interpretados, por aqueles que detêm sua tutela, como apontado por Menezes (2006).

Vimos, a partir da análise que fizemos das exposições, que as narrativas expositivas desses museus estão voltadas exclusivamente para o objeto. De modo geral, a forma como esses museus estão organizados demonstra o que se pretende apresentar. Na sua maioria, fragmentos de objeto em vitrines ou pedestais, utilizando textos e etiquetas de identificação, algumas delas pouco legíveis. Partes de objetos que inseridos na sua engrenagem assumiriam um significado, principalmente se demonstrado seu funcionamento. O fator humano, tão importante para a movimentação dessas estruturas e suas relações, e tão enfatizado pelos documentos produzidos pelas entidades não governamentais, na defesa do patrimônio industrial, praticamente não é mencionado. E quando aparece, surge de forma alegórica, como em manequins uniformizados, como no Museu do Bonde, por exemplo. Os instrumentos e equipamentos de trabalho, importantes ferramentas para a construção e manutenção dos serviços, são apresentados desconectados das suas funções e de seus operadores.

Em síntese, os acervos dos museus apresentados se encontram descontextualizados, tanto da dinâmica da produção quanto da relação dos objetos com seus operadores. Podemos observar também que, independentemente das instalações musealizadas abrigarem coleções pertinentes às antigas funções, não houve a prerrogativa de manter inalterados os antigos espaços de trabalhos, os quais, como apresentamos, passaram por diversas reformas e descaracterizações. Logicamente que para adaptar uma instalação industrial ou correlata transformando-a em um museu, com todos os seus setores e infraestruturas para atender às demandas de visitação pública, reformas são necessárias. Contudo, a manutenção dos espaços de trabalho tão relevantes para se compreender à dinâmica do trabalho, pelo menos em um museu, deveriam ser preservados se a pretensão é ter um museu de indústria ou um museu industrial e técnico (técnico industrial). Nesse sentido, as técnicas utilizadas e os

materiais produzidos, tomando como exemplo a antiga oficina de manutenção e pintura dos vagões da Estrada de Ferro Central do Brasil, não poderiam ser omitidos na narrativa expositiva do Museu do Trem. Uma vez, como vimos, que os museus industriais seriam um conjunto de museus de indústria ou os diversos segmentos de indústrias em um único ambiente.

De qualquer forma, os museus acima mencionados, não precisam ser necessariamente museus de território/ecomuseus ou museus a céu aberto, para que tenham na sua constituição a participação comunitária. Os modelos conceituais de museus apresentados nesta tese, principalmente na atualidade, podem fundir-se e extrair deles o que melhor se adapta às novas tendências. Os objetos, a edificação, a participação comunitária são fatores fundamentais para os museus, que pretendem trabalhar com a materialidade e a imaterialidade da cultura industrial.

Cabe aos museus, como instituições de informação e espaços de debates, aproveitar suas coleções e ampliar a discussão, no caso dos museus apresentados nesta tese, sobre o papel do trabalho e do trabalhador, suas tensões sociais, as tecnologias desenvolvidas, o impacto que tiveram suas produções e atividades na sociedade e no meio ambiente. Oferece-se, assim, ao visitante, narrativas expositivas e objetos capazes de inseri-lo em um ambiente de trabalho, nos quais, questões sociais, econômicas, políticas e culturais fazem parte do mesmo universo. Infelizmente, a partir das análises realizadas, é possível afirmar que a cidade do Rio de Janeiro não possui um museu com essas características, capazes de interpretar suas coleções e os patrimônios industriais edificados onde estão inseridos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa realizada durante a elaboração da presente tese nos possibilitou confirmar que a cidade do Rio de Janeiro teve seus primeiros incentivos industriais em meados do século XIX e que, a partir do alvorecer da República, novos investimentos foram surgindo na cidade, muito em face das reformas implantadas na então capital da nova República. A imagem divulgada pelos gestores entre o final do século XIX e início do XX, era de uma cidade industrializada e salubre, principalmente após as primeiras reformas urbanas. O intuito era atrair novos investimentos e contribuiu para reforçar essa imagem a participação do Brasil nas exposições universais.

Com o passar dos anos, os interesses da classe dominante e dos gestores foram se modificando, a partir da percepção de que as belezas naturais da cidade também poderiam lhes render dividendos. Assim, o perfil da cidade foi se alterando, investia-se em melhorias e embelezamento da urbe, de forma que a cidade passa, aos poucos, a ser chamada de “Cidade Maravilhosa”. Não se sabe ao certo de onde veio essa alcunha, contudo, já estava expressa em periódicos a partir de 1904, mesmo que em tom de crítica, pela forma como foi conduzida a “Reforma Pereira Passos”. De qualquer forma, essa denominação para se referir à cidade foi incorporada ao inconsciente coletivo da população, vinculada aos meios de comunicação e apropriada pelos administradores da cidade, a ponto da marchinha de carnaval intitulada “Cidade Maravilhosa” (1934), passar a ser o hino informal da cidade, a partir de 1960.

A cidade foi adquirindo outros perfis, como capital cultural, na década de 1960, com muitos incentivos da área fabril. E mais recentemente, como “Paisagem Cultural Urbana”, foi declarada “Patrimônio Mundial”, reconhecida pela Unesco em 2012. Assim, o Rio de Janeiro passou a ser a primeira cidade agraciada nessa categoria sem, contudo, deixar de ser uma cidade industrializada, pois as reformas e os planos urbanísticos implantados na cidade, apenas deslocaram os investimentos fabris da área central para outras localidades, como a zona oeste, por exemplo. A cidade tem, na atualidade, um dos maiores parques industriais e tecnológicos do país.

Boa parte dos investimentos do final do século XIX até meados do século XX, que contribuíram tanto para o crescimento industrial como para o urbano fecharam as portas na cidade do Rio de Janeiro face às diversas crises econômicas por que passou o país. Muitas fábricas e indústrias não conseguiram acompanhar o mercado, seja pela concorrência com os produtos estrangeiros, seja pelo não investimento em novas

tecnologias, ficando algumas dessas edificações como remanescentes na paisagem da cidade.

Para proteger os remanescentes industriais foi criado em 1978, o TICCIH. Essa organização não governamental surgiu exatamente para reconhecer esses vestígios industriais que ficaram no cenário urbano das cidades, inicialmente consequência de conflitos armados e posteriormente pelo processo de desindustrialização de antigos processos de produção.

No Brasil, quando reconhecidos, receberam a chancela de patrimônio cultural pelos órgãos de proteção do patrimônio. Alguns deles foram tombados pelos seus valores históricos, arquitetônicos e artísticos. Apesar da ampliação do termo dessa categoria de patrimônio, estando o patrimônio industrial enquadrado nos chamados “Novos Patrimônios”, ainda hoje, as características industriais e técnicas que envolvem esses remanescentes não foram valorizadas. Apesar de já existirem diversos movimentos, entidades não governamentais e inúmeros documentos que destacam a importância de se preservar esses vestígios pelos seus valores históricos, tecnológicos, arquitetônicos ou científicos.

Quando patrimonializado dificilmente se preserva todo o conjunto que confere sentido à edificação industrial, como as vilas operárias, os sindicatos que surgiram frente às demandas operárias ou os trapiches que armazenavam mercadorias importadas e aquelas destinadas à exportação. Esses últimos quase não existem mais na cidade do Rio de Janeiro, assim como as construções que deram suporte ao desenvolvimento industrial, como as infraestruturas de transporte, por exemplo, as estações ferroviárias, as ferrovias e suas oficinas de manutenção. Contudo, esse conjunto é o que dá sentido ao chamado patrimônio industrial, que necessita, ainda, estar vinculado à sua força de trabalho, pois sem a mão de obra treinada para o ofício, toda essa estrutura não funciona.

A Carta de *Nizhny Tagil*, elaborada em 2003 na Assembleia Geral do TICCIH, definiu, em linhas gerais, o que se deve considerar patrimônio industrial, propondo uma definição. A noção de patrimônio industrial proposta nos pareceu ampla, mesmo se considerarmos as atualizações preconizadas pela Carta de Sevilha, elaborada em 2018 a partir do VII Seminário de Paisagens Industriais da Andaluzia (Espanha). Acreditamos que a definição ainda se mostrava sucinta, causando dúvidas sobre o que poderia compor essa categoria de patrimônio. Sendo assim, trouxemos algumas contribuições teóricas para acrescentar à reflexão acerca da cultura material e imaterial oriundas do

processo de industrialização. Não é possível trabalhar com o patrimônio industrial sem considerar, por exemplo, os meios de comunicação, que foram de fundamental importância para as conexões industriais e trouxeram inovações tecnológicas. Assim como esquecer, a indumentária e seus acessórios utilizados no trabalho, que informam muito sobre a questão de segurança das atividades executadas nesses ambientes. Os documentos, por sua vez, registram a trajetória do empreendimento e as rotinas do trabalho, além das memórias individuais e coletivas formadas a partir do espaço laboral.

Quanto às políticas de preservação do patrimônio cultural vigentes no Brasil, com destaque para o Rio de Janeiro, e a legislação de proteção a esse patrimônio, muitas vezes geradas por essas políticas, percebemos que, de modo geral, elas contemplam o patrimônio industrial, considerando sua abrangência. Dessa forma, a valorização do patrimônio industrial, pelas suas especificidades, depende muito mais do entendimento dos agentes públicos, responsáveis pela salvaguarda do patrimônio cultural, da importância de preservar os remanescentes do processo industrial, do que de uma legislação específica. Na prática, qualquer iniciativa nesse sentido seria inviável, pois existe uma gama considerável de tipologias de patrimônios, não sendo possível uma lei para cada categoria.

O grande desafio é fazer com que esses agentes compreendam que esses bens serviram, muitas vezes, de marco para o desenvolvimento econômico, transformando, em alguns casos, a realidade social e cultural da região onde estão localizados. Assim como, fazer com que percebam que para além do patrimônio arquitetônico e do patrimônio empresarial, existe também um patrimônio operário, patrimônio de um grupo social que, na maioria das vezes, vê sua história e sua memória esquecidas, apagadas ou deturpadas, num processo de valorização de outros aspectos, que, por vezes, romantizam a experiência operária (CRUVINEL, 2019, p. 2). Reconhecer o protagonismo desse grupo, mesmo que não solicitado por eles, denota uma sensibilidade em estar conectado com as demandas sociais dos tempos atuais. Assim, a legislação brasileira referente ao patrimônio cultural, abrange a preservação do patrimônio industrial, não sendo, dessa forma, confirmada nossa primeira hipótese, de que o descarte do patrimônio industrial é resultado da falta de legislação específica.

Os remanescentes industriais localizados na cidade do Rio de Janeiro, quantificados em vinte e quatro, são apenas alguns dos testemunhos que fizeram parte do processo industrial e urbano da cidade. Tombados pelos órgãos de preservação do patrimônio cultural nas esferas federal, estadual e municipal, esses constituem apenas

uma parcela das edificações que adquiriram novos usos. Não podemos esquecer, que a cidade do Rio de Janeiro recebeu importantes empreendimentos desde meados do século XIX, mas que, com o passar dos tempos, teve essa dinâmica alterada. Assim, a forma como a cidade percebe seus edifícios industriais, como ícones da falência de determinados métodos de produção e associados à desindustrialização, vai refletir muito na forma como o patrimônio industrial é preservado na cidade.

Entendemos que a conversão funcional de uma edificação industrial e correlatas é fundamental para a sobrevivência da cultura material da área industrial. Mas essa valorização, como bem cultural, depende muito dos interesses envolvidos.

No decorrer da pesquisa, entendemos que nem todo remanescente industrial se enquadra na categoria patrimônio industrial. Sua relevância reside na inovação de suas técnicas e tecnologias e o quanto seu desenvolvimento e produção impactaram na sociedade. Além disso, é importante identificar nessas edificações valores científicos, tecnológicos, estéticos, históricos ou arquitetônicos.

Das diversas conversões funcionais aplicadas a esses remanescentes industriais e correlatos encontrados na cidade, percebemos que a maioria se destina à área cultural. Contudo, de modo geral, suas características industriais e suas particularidades que remetem a espaços de trabalho, quando submetidos a intervenções arquitetônicas, tendem a proporcionar um apagamento dessas características, deixando na sua maioria apenas edificações de fachadas industriais.

Dessa forma, acreditamos que a utilização dessas edificações como museu poderia atender às demandas daquilo que foi definido como museu industrial e técnico: um espaço que valoriza as diversas memórias encontradas em ambientes de trabalho e não esconde suas tensões; que apresenta os ofícios, as máquinas, as técnicas, as tecnologias e, principalmente, que insere nesse contexto o trabalhador; e que não foge da discussão sobre os impactos positivos e negativos do empreendimento para a sociedade e para o meio ambiente.

Partindo desse princípio, identificamos na cidade do Rio de Janeiro três museus instalados em antigas edificações industriais e correlatas que atenderam às demandas da cidade, seja na área de produção ou de bens de serviço. Esses museus mantiveram “preservados” objetos referentes às suas antigas funções. Analisamos o Museu-Sítio Arqueológico Casa dos Pilões; o Museu do Bonde, de Santa Teresa/Estação Carioca e o Museu do Trem do Engenho de Dentro, acreditando que as características industriais e técnicas realmente estariam preservadas. Contudo, em nossa análise, percebemos

que inúmeras intervenções descaracterizavam o ambiente laboral e que os responsáveis por essas instituições não identificavam nesses museus características que os assemelhassem aos museus industriais e técnicos. Nenhum dos itens apontados como parte dos museus industriais e técnicos foram identificados nesses museus.

Vale ressaltar que percebemos uma diferenciação entre museu de indústria e museu industrial e técnico. O termo museu de indústria é muito restrito e se refere à uma indústria específica, voltada à produção industrial na transformação de matéria-prima em produto manufaturado. Já os museus industriais e técnicos são de abordagens mais amplas, abrangem museus dos mais variados segmentos, como por exemplo, da indústria da mineração; das técnicas industriais ferroviárias, portuárias e rodoviárias; de indústrias de uma região; ou museus que abordem nas suas narrativas diversos tipos de indústria.

Podemos concluir que a segunda e última hipótese desta tese foi confirmada, pois os museus instalados em patrimônios industriais na cidade do Rio de Janeiro não valorizam nas suas narrativas o fator social, técnico e industrial. E que esses museus não apresentam integração do seu acervo com o espaço onde estão inseridos. Dessa forma, nessas instituições, não foi observado o papel que os museus deveriam cumprir, de espaços de informação e interação; de debates; de estudo de suas coleções, aproveitando para ampliar a discussão, no caso dos museus aqui apresentados, sobre o papel do trabalho e do trabalhador, suas tensões sociais, as tecnologias desenvolvidas e o impacto que tiveram suas produções e atividades na sociedade e no meio ambiente. Uma vez que a cidade do Rio de Janeiro não possui um museu com essas características, infelizmente, a sociedade perde com o mau aproveitamento dessas coleções e dessas edificações. Na verdade, esses museus não podem ser classificados como museus de indústria ou museus industriais e técnicos.

Assim sendo, podemos concluir que não basta um museu estar instalado em uma edificação que serviu ao desenvolvimento industrial e que mantém acervos oriundos desse processo, se não houver uma humanização desse espaço laboral que gere ambientes interpretativos que o patrimônio industrial em si não conseguiu explorar (MALRAUX, 2007, p. 7), principalmente na cidade do Rio de Janeiro. Essas instituições deveriam empreender esforços para que, de fato, através da interpretação de suas coleções e de suas edificações, seja possível adquirir um novo significado, de museu de indústria ou museus industriais e técnicos. Afinal, qual o propósito de instalar um

museu em uma estrutura ou uma infraestrutura de produção ou serviço, sem que as conexões entre edificação e acervo sejam realizadas?

Ao finalizar essa tese, podemos identificar que o objetivo principal foi alcançado. Nosso intuito foi apresentar os patrimônios industriais na cidade do Rio de Janeiro que passaram pelo processo de valorização através do tombamento, que adquiriram novos usos, inclusive como museus, e identificar se eles poderiam ou não ser classificados como museus industriais e técnicos. De igual modo, nossos objetivos específicos foram atingidos. Investigamos como se configura o patrimônio industrial e trouxemos à definição algumas contribuições; analisamos os critérios de salvaguarda do patrimônio industrial pelas agências responsáveis pela sua preservação; verificamos as legislações pertinentes à preservação do patrimônio cultural, nas três esferas do poder executivo, e concluímos que elas atendem ao patrimônio industrial; e, por fim, investigamos os museus instalados em patrimônios industriais e percebemos que eles não podem ser classificados, pelas suas narrativas, como museus industriais.

A percepção que tivemos nesta pesquisa é que o tema museus industriais necessita de maiores debates. Seja através de encontros, seminários, congressos ou outras formas de reunir profissionais responsáveis por museus com acervos industriais e técnicos e os agentes dos órgãos de preservação do patrimônio cultural, seja através da pesquisa acadêmica. É importante ressaltar que uma instalação industrial ou correlata não precisa finalizar suas atividades produtivas ou de serviço para serem inventariadas. Muito se perdeu da cultura material e imaterial da industrialização do Rio de Janeiro e cabe a todos nós, profissionais da área cultural, trazer para o debate os aspectos relacionados à preservação do patrimônio industrial, com possibilidades de musealização, a fim de que eles não sejam cada vez mais descaracterizados. Projetos podem ser elaborados com o intuito de mapear os remanescentes da cultura industrial da cidade do Rio de Janeiro, e de outras cidades brasileiras, e identificar empreendimentos, ainda em atividade, com potencial para se tornarem, quando findadas suas atividades, museus de indústria ou museus de indústrias virtuais. Essa última proposta abre uma nova possibilidade de estudos referentes ao patrimônio industrial, a sua preservação em meio digital.

REFERÊNCIAS

REFERÊNCIAS

A COMPANHIA HANSEÁTICA. **Jornal Ilustrado**. Rio de Janeiro, ano 2, n. 13, p. 21-22, dez. 1912. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=625728&pasta=ano%20191&pesq=%22A%20Companhia%20Hanse%C3%A1tica%22&pagfis=320>. Acesso em: 3 fev. 2022.

A CRUZ: órgão da Paróquia de S. João Batista. Rio de Janeiro, ano 39, n. 2104, 7 jul. 1957, il. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=829706&pesq=%22A%C3%A7%C3%BAcar%20P%C3%A9rola%22&pasta=ano%20193>. Acesso em: 9 mar. 2021.

A ORNAMENTAÇÃO arquitetônica na cidade do Rio de Janeiro: Fundação Progresso. *In*: O RIO que o Rio não vê. Rio de Janeiro, 2 out. 2012, il. color. Disponível em: <https://orioqueorionaove.com/2012/10/02/fundicao-progresso/>. Acesso em: 20 dez. 2021.

ABREU, Regina. Patrimonialização das diferenças e os novos sujeitos de direito coletivo no Brasil. *In*: TARDY, Cécile; DODEBEI, Vera (org.). **Memória e novos patrimônios**. Marseille: OpenEdition Press, 2015, p. 67-93. Disponível em: <http://books.openedition.org/oep/417>. Acesso em: 20 ago. 2021.

ACIOLI, Rodrigo Girdwood. **Os mecanismos de financiamento das ferrovias brasileiras**. Orientador: Rômulo Dante Orrico Filho. 2007. 181 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia dos Transportes) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, COPPE - Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia, Rio de Janeiro, 2007. Disponível em: <http://livros01.livrosgratis.com.br/cp078063.pdf>. Acesso em: 3 fev. 2022.

ALEM, Adriano. Breve relato sobre a formação das divisões administrativas na cidade do Rio de Janeiro: período de 1961 a 2010. **Coleção Estudos Cariocas**, Rio de Janeiro, n. 20100501, p. 1-69, maio 2010.

ALMANAK administrativo, mercantil e industrial da corte e província do Rio de Janeiro para o ano de 1859. Rio de Janeiro: Eduardo e Henrique Laemmert, ano 16, 1859. Disponível em: <https://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=313394x&pasta=ano%20185&pesq=%22Almanak%22&pagfis=13260>. Acesso em: 29 jun. 2021.

ALMANAK administrativo, mercantil e industrial da corte e província do Rio de Janeiro para o ano de 1869. Rio de Janeiro: E. & H. Laemmert, ano 26, 1869. Disponível em: <https://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=313394x&pasta=ano%20185&pesq=%22Almanak%22&pagfis=28933>. Acesso em: 29 jun. 2021.

ALMANAK administrativo, mercantil e industrial da corte e província do Rio de Janeiro para o ano de 1879. Rio de Janeiro: Eduardo & Henrique Laemmert, ano 36, 1879. Disponível em:
<https://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=313394x&pasta=ano%20185&pesq=%22Almanak%22&pagfis=45582>. Acesso em: 29 jun. 2021.

ALMANAK administrativo, mercantil e industrial do império do Brasil para 1889. Rio de Janeiro: Laemmert e C., ano 46, 1889. Disponível em:
http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_periodicos/almanak/al1889/00000005.html. Acesso em: 29 jun. 2021.

ALMANAK administrativo mercantil e industrial do Rio de Janeiro e indicador para o ano de 1899. **Almanak Laemmert**. Rio de Janeiro: [Companhia Typographica do Brazil], ano 56, 1899. Disponível em:
<https://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=313394&pasta=ano%20190&pesq=%22Almanak%22&pagfis=16742>. Acesso em: 29 jun. 2021.

ALMANAK administrativo, mercantil e industrial do Rio de Janeiro e indicador para 1900. **Almanak Laemmert**. Rio de Janeiro: [Companhia Typographica do Brazil], ano 76, 1900. Disponível em:
<http://memoria.bn.br/DocReader/Hotpage/HotpageBN.aspx?bib=313394&pagfis=18910&url=http://memoria.bn.br/docreader#>. Acesso em: 29 jun. 2021.

ALMEIDA, Márcia R.; PINTO, Angelo C. Uma breve história da química brasileira. **Ciência e Cultura**, São Paulo, v. 63, n. 1, p. 41-44, jan. 2011. Disponível em:
http://cienciaecultura.bvs.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0009-67252011000100015&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 23 jul. 2021.

ANDRADE, Mário de. [Anteprojeto de proteção do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional]. *In*: PROTEÇÃO e revitalização do patrimônio cultural no Brasil: uma trajetória. Brasília, DF: SPHAN, 1980. p. 55-68. Anexo VI: anteprojeto elaborado por Mário de Andrade, a pedido do Ministro da Educação e Saúde Gustavo Capanema. Disponível em:
[http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Protecao_revitalizacao_patrimonio_cultural\(1\).pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Protecao_revitalizacao_patrimonio_cultural(1).pdf). Acesso em: 3 set. 2021.

ANUÁRIO administrativo, agrícola, profissional, mercantil e industrial dos Estados Unidos do Brasil e indicador para 1916. **Almanak Laemmert**. Rio de Janeiro: Manoel José da Silva & Cia., ano 22, 1916. Disponível em:
<http://memoria.bn.br/DocReader/Hotpage/HotpageBN.aspx?bib=313394&pagfis=63982&url=http://memoria.bn.br/docreader#>. Acesso em: 29 jun. 2021.

ANUÁRIO administrativo, agrícola, profissional, mercantil e industrial dos Estados Unidos do Brasil e indicador para 1909. **Almanak Laemmert**. Rio de Janeiro: Manoel José da Silva & Cia., ano 66, 1909. Disponível em:

<http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=313394&pesq=&pagfis=39100>. Acesso em: 29 jun. 2021.

ANUÁRIO comercial, industrial, agrícola, profissional e administrativo da República dos Estados Unidos do Brasil para 1918-1919. **Almanak Laemmert**. Rio de Janeiro: Manoel José da Silva. Ano 74, 1918. Disponível em: <https://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=313394&pasta=ano%20190&pesq=%22Almanak%22&pagfis=72494>. Acesso em: 29 jun. 2021.

ANUÁRIO comercial, industrial, agrícola, profissional e administrativo da capital federal e dos Estados Unidos do Brasil edição para o ano de 1929. **Almanak Laemmert**. Rio de Janeiro: Empresa Almanak Laemmert Ltda., ano 85, 1929. Disponível em: <https://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=313394&pasta=ano%20190&pesq=%22Almanak%22&pagfis=101668>. Acesso em: 29 jun. 2021.

ANUÁRIO ESTATÍSTICO DO BRASIL. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, ano 10, 1949. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/20/aeb_1949.pdf. Acesso em: 29 jun. 2021.

AQUINO, Cassio Adriano Braz de. O tempo como substancialidade do trabalho: o tempo industrial e o tempo de trabalho. **Revista do LABOR**, Fortaleza, v. 1, n. 1, p. 1-14, 2008. Disponível em: http://www.revistalabor.ufc.br/Artigo/volume1/BRAZ_AQUINO.pdf. Acesso em: 6 mar. 2022.

ARAÚJO, Marco César. **A industrialização brasileira no século XX**. Osasco: Edifio, 2008.

AS INDÚSTRIAS nacionais. **Fon-Fon**: semanário, alegre, político, crítico e espuziante. Rio de Janeiro, ano 6, n. 46, 16 nov. 1912. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=259063&pesq=%22Companhia%20Hanse%C3%A1tica%22&pasta=ano%20191&hf=memoria.bn.br&pagfis=11930>. Acesso em: 3 fev. 2022.

ASSOCIAÇÃO DOS MORADORES E AMIGOS DE SANTA TERESA. **#HistóriadeSanta**: plano inclinado de Santa Teresa. Rio de Janeiro, 16 mar. 2014. Facebook: @amast.santateresa. Disponível em: <https://www.facebook.com/amast.santateresa/photos/a.103900716328844/710819795636930>. Acesso em: 11 mar. 2022.

AVILA, Eduardo. Como a energia elétrica chega em nossas casas? **Revolusolar**. Rio de Janeiro, 21 jan. 2021. Disponível em: https://revolusolar.org.br/como-a-energia-eletrica-chega-em-nossas-casas/?gclid=EAlaQobChMI3rTpk4i09gIVxoKRCh1J6gl3EAAYASAAEgJvxPD_BwE. Acesso em: 7 mar. 2022.

AZEVEDO, André Nunes de. A reforma Pereira Passos: uma tentativa de integração urbana. **Revista Rio de Janeiro**, Rio de Janeiro, n. 10, p. 39-79, maio-ago. 2003.

AZEVEDO, André Nunes de; PIO, Leopoldo Guilherme. Entre o porto e a história: revitalização urbana e novas historicidades no porto do Rio de Janeiro com vistas às Olimpíadas de 2016. **Revista Tempo e Argumento**, Florianópolis, v. 8, n. 19, p. 185 - 208. set./dez. 2016.

BAER, Werner. **A industrialização e o desenvolvimento econômico**. 6. ed. Rio de Janeiro: FGV, 1985.

BALANDIER, Georges. **O poder em cena**. Brasília, DF: Universidade de Brasília, 1982.

BALLÉ, Catherine. Ciências e técnicas: uma tradição museal? *In*: BORGES, Maria Elisa Linhares (org.). **Inovações, coleções, museus**. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2011. p.167-179.

BARBUY, Heloísa. O Brasil vai a Paris em 1889: um lugar na Exposição Universal. **Anais do Museu Paulista**, São Paulo, v. 4, p. 211-61, jan./dez. 1996.

BELLO, José Luiz de Paiva. **Evolução histórica da cidade do Rio de São Sebastião do Rio de Janeiro**. São Paulo: Clube dos autores, 2010.

BENNET, Jim. Museums and the History of Science: practitioner's postscript. **ISIS**, v. 96, n. 4, p. 602-608, 2005.

BERGER, Paulo. **O Rio de ontem no cartão postal 1900-1930**. 2 ed. rev. ampl. Rio de Janeiro: Rio Arte, 1986.

BERTICHEN, Pieter Gotfred. **Gazcometro do Atterado**.1856. 1 gravura color., 31cmx45cm. Disponível em: <https://www.brasilianaiconografica.art.br/obras/18093/gazcometro-no-atterado>. Acesso em: 6 jun. 2021.

BIBLIOTECA NACIONAL. DIGITAL BRASIL. **Companhia Hanseática**: cerveja hanseática. Rio de Janeiro, [s.d.]. il. color., 10 cm x 14 cm. Disponível em: <http://acervo.bndigital.bn.br/sophia/index.html>. Acesso em: 9 mar. 2021.

BIELINSKI, Alba Carneiro. **Liceu de Artes e Ofícios do Rio de Janeiro**: dos pressupostos aos reflexos de sua criação 1868-1900. Orientador: Ana Maria Tavares Cavalcanti. 2003. 150 f. Dissertação (Mestrado em História e Crítica da Arte) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2003. Disponível em: <https://pantheon.ufrj.br/bitstream/11422/5444/1/719053.pdf>. Acesso em: 12 jan. 2022.

BIELINSKI, Alba Carneiro. O Liceu de Artes e Ofícios: sua história de 1856 a 1906. **Revista Eletrônica 19&20**, Rio de Janeiro, v. 4, n. 1, jan. 2009. Disponível em: http://www.dezenovevinte.net/ensino_artístico/liceu_alba.htm. Acesso em: 12 jan. 2022.

BLUMBERG, Naomi; YALZADEH, Ida. City Beautiful movement: urban planning. *In*: ENCYCLOPEDIA BRITANNICA. [S. l.]: Encyclopædia Britannica, 2019. Disponível em: <https://www.britannica.com/topic/City-Beautiful-movement>. Acesso em: 4 mar. 2021.

BORDENAVE, Geisa. A “antiga Fábrica Bhering” e o projeto de “revitalização” da zona portuária do Rio de Janeiro. **Intertextos**, Rio de Janeiro, v.9, n.1, p. 47-62, 2018. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br>. Acesso em: 13 dez. 2019.

BORGES, Maria Eliza Linhares. L'exposition universelle de 1867 et le Musée Commercial de Rio de Janeiro. *In*: CARRÉ, Anne-Laure *et al.* (coord.). **Les expositions universelles a Paris au XIX e siècle**: techniques, publics, patrimoines. Paris: CNRS, 2012. p. 379-385.

BORGES, Maria Eliza Linhares (org.). **Inovação, coleção, museu**. Belo Horizonte: Autêntica, 2011.

BOURDIEU, Pierre. Sobre o poder simbólico. *In*: BOURDIEU, Pierre. **O poder simbólico**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1989. Disponível em: <https://nepegeo.paginas.ufsc.br/files/2018/06/BOURDIEU-Pierre.-O-poder-simb%C3%B3lico.pdf>. Acesso em: 30 nov. 2020.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Supremo Tribunal Federal, 2019. Disponível em: <https://www.stf.jus.br/arquivo/cms/legislacaoConstituicao/anexo/CF.pdf>. Acesso em: 14 ago. 2020.

BRASIL. **Decreto nº 3.551, de 4 de agosto de 2000**. Institui o registro de bens culturais de natureza imaterial, que constituem o patrimônio cultural brasileiro, cria o Programa Nacional de Patrimônio Imaterial e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, [2000?]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d3551.htm. Acesso em: 1 ago. 2021.

BRASIL. **Decreto nº 44.851, de 11 de novembro de 1958**. Promulga a Convenção e protocolo para a proteção de bens culturais em caso de conflito armado. Haia 1954. [S. l.]: Unesco, [2012]. Disponível em: https://en.unesco.org/sites/default/files/brazil_decreto_44851_11_11_1958_por_orof.pdf. Acesso em: 11 ago. 2021.

BRASIL. **Decreto nº 18.155, de 13 de março de 1928.** Aprova a alteração dos estatutos da Empresa de Aguas Gazosas, pela qual passou a se denominar Companhia Antarctica Carioca. [Brasília, DF: Senado Federal, 20--], Disponível em: <http://legis.senado.leg.br/norma/434490/publicacao/15693265>. Acesso em: 30 jul. 2021.

BRASIL. **Decreto-lei nº 25, de 30 de novembro de 1937.** Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. Brasília, DF: Presidência da República, [20--]a. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del0025.htm. Acesso em: 3 mar. 2020.

BRASIL. **Decreto-Lei, nº 4.791, de 5 de outubro de 1942.** Institui o Cruzeiro como unidade monetária, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, [20--]b. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1937-1946/del4791.htm. Acesso em: 12 dez. 2020.

BRASIL. **Decreto-lei nº 5.452, de 1 de maio de 1943.** Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. Brasília, DF: Presidência da República, [20--]c. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm. Acesso em: 9 out. 2021.

BRASIL. **Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007.** Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, [2007?]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11483.htm. Acesso em: 30 jan. 2022.

BRASIL. **Lei nº 12.378, de 31 de dezembro de 2010.** Regulamenta o exercício da Arquitetura e Urbanismo; cria o Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Brasil - CAU/BR e os Conselhos de Arquitetura e Urbanismo dos Estados e do Distrito Federal - CAUs; e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, [2010?]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2010/lei/l12378.htm. Acesso em: 29 out. 2019.

BRASIL. **Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957.** Determina a transformação das empresas ferroviárias da União em sociedades por ações, autoriza a constituição da Rede Ferroviária S.A., e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, [20--]c. **Planalto.** Brasília, DF, 16 mar. 1957.

BRASIL. **Lei nº 8.184, de 10 de maio de 1991.** Dispõe sobre a periodicidade dos Censos Demográficos e dos Censos Econômicos e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, [20--]d. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8184.htm. Acesso em: 3 jul. 2021. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L3115.htm. Acesso em: 29 jan. 2022.

BRASIL. **Lei nº 378 de 13 de janeiro de 1937.** Dá nova organização ao Ministério da Educação e Saúde Pública. Brasília, DF: Câmara dos Deputados,

[20--]e. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1930-1939/lei-378-13-janeiro-1937-398059-publicacaooriginal-1-pl.html>. Acesso em: 9 ago. 2021.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. **Norma Reguladora 6**. Equipamento de Proteção Individual. Curitiba: Normas Legais, [2018?]. Texto dado pela Portaria SIT n.º 25, de 15 de outubro de 2001. Disponível em: <http://www.normaslegais.com.br/legislacao/trabalhista/nr/nr6.htm>. Acesso em: 9 out. 2021.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Manual de preservação de edificações ferroviárias antigas**. Brasília, DF: RFFSA, 1991. Disponível em: <https://antigo.infraestrutura.gov.br/images/2015/06/preserfe.pdf>. Acesso em: 21 mar. 2022.

BRASIL, Zenilda Ferreira. **De estação de muda a museu: o surgimento do Museu Rodoviário de Paraibuna e a formação da coleção museológica**. Orientador: Marcio Ferreira Rangel. 2015. 197 f. Dissertação (Mestrado em Museologia e Patrimônio) – Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2015.

BRASIL, Zenilda Ferreira. A destruição da primeira fábrica da cervejaria Brahma do Rio de Janeiro. *In*: COLÓQUIO LATINO-AMERICANO SOBRE RECUPERAÇÃO E PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL, 6.; ENCONTRO INTERNACIONAL SOBRE PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO, 3., 2012, São Paulo. **Anais [...]**. São Paulo, jul. 2012. p.1-15.

BRASILEIRO, Ana Maria. **A fusão**: análise de uma política pública. Brasília, DF: IPEA; IPLAN, 1979. (Série Estudos para o Planejamento).

BRITO, Leonardo. Terreno da antiga fábrica da GE está abandonado e empresa será processada pela Prefeitura. **Eu, Rio**. Rio de Janeiro, 13 de out. 2018. Disponível em: <https://eurio.com.br/noticia/2774/terreno-de-antiga-fabrica-da-ge-esta-abandonado-e-empresa-sera-processada-pela-prefeitura.html>. Acesso em: 29 nov. 2021.

BRULON, Bruno. A invenção do ecomuseu: o caso do Écomusée Du Creusot Montceau-les-Mines e a prática da museologia experimental. **Mana**, Rio de Janeiro, v. 21, n. 2. p. 267-295, 2015. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/mana/a/6h57ScQ68skw5dZVV6fLBxQ/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 22 jan. 2022.

CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. A cidade do Rio de Janeiro nos anos 1960 e 1970: setorização social em processo: notas de pesquisa. **Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro**, Rio de Janeiro, p. 81-96, 2010.

CANDIDA, Simone. Escavações do Museu da Casa da Moeda, que abre nesta sexta, revelam 56 mil peças arqueológicas. **Globo Rio**. Rio de Janeiro, 8 mar. 2018. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/escavacoes-do-museu-da->

casa-da-moeda-que-abre-nesta-sexta-revelam-56-mil-pecas-arqueologicas-22466851. Acesso em: 24 jan. 2022.

CANERO, Suely Domingues. **A Gamboa dos imigrantes**. Rio de Janeiro: Simplíssimo, 2017. Disponível em: <https://books.google.com.br>. Acesso em: 1 dez. 2020.

CARDOSO, Elizabeth Dezouart; VAZ, Lilian Fessler; ALBERNAZ, Maria Paula; AIZEN, Mario; PECHMAN, Roberto Moses. **História dos bairros: memória urbana: Tijuca**. Rio de Janeiro: João Fortes Engenharia; Index, 1984.

CARLOS, Cláudio Antônio Santos Lima. **As áreas de proteção do ambiente cultural (Apac): da idealização à banalização do patrimônio cultural carioca**. Orientador: Lílian Fessler Vaz. 2008. 298 f. Tese (Doutorado em Urbanismo) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008. Disponível em: <https://livros01.livrosgratis.com.br/cp079218.pdf>. Acesso em: 6 dez. 2021.

CARTA manifesto. *In*: TICCIH-BRASIL. **Cartas patrimoniais**. São Paulo: TICCIH-Brasil, 2003. Disponível em: <https://ticcihbrasil.com.br/cartas/carta-manifesto-2003/>. Acesso em: 22 mar. 2020.

CARVALHO, Aline; MENEGUELLO, Cristina (org.). **Dicionário temático de patrimônio: desafios contemporâneos**. Campinas: Editora Unicamp, 2020. Dictionnaire general de la langue française. Paris: Librairie Ch. Delagrave, [188-?].

CASA dos pilões: restauro e melhoria da infraestrutura. *In*: ASSOCIAÇÃO DE AMIGOS DO JARDIM BOTÂNICO. Rio de Janeiro: [AAJB, 2016]. Disponível em: <https://www.amigosjb.org.br/casa-dos-piloes-restauro-e-melhoria-da-infraestrutura/>. Acesso em: 1 fev. 2022.

CASTELNOU NETO, Antonio Manoel N. A intervenção arquitetônica em obras existentes. **Semina: Ciências Exatas e Tecnológicas**, Londrina, v. 13, n. 4, p. 265-268, dez. 1992. Disponível em: <http://www.uel.br/revistas/uel/index.php/semexatas/article/viewFile/3200/2681>. Acesso em: 29 out. 2019.

CASTORE, M. Elena. O reuso do patrimônio industrial: o caso da antiga fábrica São Braz em Plataforma, Salvador. *In*: COLOQUIO LATINOAMERICANO SOBRE RECUPERAÇÃO E PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL, 6.; ENCONTRO INTERNACIONAL SOBRE PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO, 3, 2012, São Paulo. **Anais [...]**. São Paulo: TICCIH, 2012, p.1-24 [CD Rom].

CAVACO, André Farias; SOUZA, Luciene Barbosa de. O Inepac e a proteção da paisagem cultural: o caso de Tarituba, Paraty. *In*: SEMINÁRIO INTERNACIONAL EM MEMÓRIA E PATRIMÔNIO, 7, 2013, Pelotas. **Anais [...]**. Pelotas: Universidade Federal de Pelotas, 2013, p. 262-270. Disponível

em: <https://pt.slideshare.net/AndrCavaco1/o-inepac-e-a-protecao-da-paisagem-cultural-o-caso-de-tarituba-paraty>. Acesso em: 30 dez. 2020.

CÂMARA DE COMERCIALIZAÇÃO DE ENERGIA ELÉTRICA. **Fontes**. São Paulo: [CCEE], 2019. Disponível em: https://www.ccee.org.br/portal/faces/pages_publico/onde-atuamos/fontes?_afzLoop=72818033567133&_adf.ctrl-state=xfdcckj85p_1#!%40%40%3F_afzLoop%3D72818033567133%26_adf.ctrl-state%3Dxfdcckj85p_5. Acesso em: 5 out. 2021.

CHUVA, Márcia. Preservação do patrimônio cultural no Brasil: uma perspectiva histórica, ética e política. *In*: CHUVA, Márcia; NOGUEIRA, Antonio Gilberto Ramos (Org.). **Patrimônio cultural**: políticas e perspectivas de preservação no Brasil, Rio de Janeiro: Mauad: Faperj. 2012. p. 67-78.

CIDADE do Rio de Janeiro: extensão, remodelação e embelezamento. Paris: Foyer Brésilien, 1930. Disponível em: planourbano.rio.rj.gov.br. Acesso em: 19 fev. 2021.

COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. **Campo Grande**. Rio de Janeiro, [2018?]. Disponível em: <http://www.codin.proderj.rj.gov.br/>. Acesso em: 21 abr. 2021.

COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. **Distritos industriais**. Rio de Janeiro, [2018?]. Disponível em: <http://www.codin.proderj.rj.gov.br/>. Acesso em: 21 abr. 2021.

COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. **Paciência**. Rio de Janeiro, [2018?]. Disponível em: <http://www.codin.proderj.rj.gov.br/>. Acesso em: 21 abr. 2021.

COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. **Palmares**. Rio de Janeiro, [2018?]. Disponível em: <http://www.codin.proderj.rj.gov.br/>. Acesso em: 21 abr. 2021.

COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. **Santa Cruz**. Rio de Janeiro, [2018?]. Disponível em: <http://www.codin.proderj.rj.gov.br/>. Acesso em: 21 abr. 2021.

COMPANHIA ESTADUAL DE ÁGUAS E ESGOTO. **[História do tratamento do esgoto]**. Rio de Janeiro, [200-]. Disponível em: https://cedae.com.br/Portals/0/historia_tratamento_esgoto_1.pdf. Acesso em: 12 jul. 2021.

COMPANHIA ESTADUAL DE ENGENHARIA DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA (Rio de Janeiro). **O Museu do Bonde tem muita história para contar**. Rio de Janeiro, 23 dez. 2021. Instagram: @centrallogrj. Disponível em: <https://www.instagram.com/p/CX1vPdhl6ph/>. Acesso em: 6 abr. 2022.

CONSELHO DE ARQUITETURA E URBANISMO DO BRASIL. **Resolução nº 21, de 5 de abril de 2012**. Dispõe sobre as atividades e atribuições profissionais do arquiteto e urbanista e dá outras providências. Brasília, DF: Portal da Transparência, [2012]. Disponível em: <https://transparencia.caubr.gov.br/resolucao21/>. Acesso em: 9 out. 2019.

COSTA, Elisângela Azevedo Viana Gomes da. **Estudo dos constrangimentos físicos e mentais sofridos pelos motoristas de ônibus urbano da cidade do Rio de Janeiro**. Orientador: Cláudia Mont'Alvão. 2006. 154 f. Dissertação (Mestrado em Design) – Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006. Disponível em: https://www.maxwell.vrac.puc-rio.br/9036/9036_3.pdf. Acesso em: 29 jun. 2021.

COSTA, Patrícia. Museu e ensino industrial: o saber fazer. *In*: SEMEDO, Alice; SILVA, Armando Coelho Ferreira da. (org.). **Coleções de ciências físicas e tecnológicas em museus universitários**: homenagem a Fernando Bragança Gil. Porto: Universidade do Porto, 2005. p. 169-182.

COSTA Simões & Co.: comissões e consignações. **Almanak**: administrativo, mercantil e industrial do Rio de Janeiro e indicador para 1900, Rio de Janeiro, ano 57, [p. 6], 1900. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=313394&pesq=F%C3%A1bricas&pasta=ano%20190>. Acesso em: 12 jun. 2022.

COUTINHO, Carlos Alberto Tavares. **Augusto Tolle & Cia: Sociedade Anônima: Empresa de Águas Gzosas**: Companhia Antartica Carioca. Cervisiafilia. [S.l.], 8 abr. 2016. Disponível em: <http://cervisiafilia.blogspot.com/2016/04/augusto-tolle-cia-sociedade-anonima.html>. Acesso em: 29 jun. 2021.

CRULS, Gastão. **A aparência do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio, 1952. v. 2.

CRUVINEL, Aline Cristina Fortunato. O patrimônio operário: o caminho traçado pelos campos do patrimônio industrial e da memória operária rumo à preservação dos lugares de memória na cidade do Rio de Janeiro. *In*: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, 18, 2019, Natal. **Anais [...]**. Natal: Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2019. Disponível em: <http://anpur.org.br/xviiienanpur/anaisadmin/capapdf.php?reqid=1673>. Acesso em: 25 no. 2021.

CRUZ, Helvia Leite. **Condições de construção histórica do sindicalismo docente de educação básica**. Orientador: Sadi dal Rosso. 2008. 301 f. Tese (Doutorado em Sociologia) – Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Brasília, Brasília, DF, 2008. Disponível em:

https://repositorio.unb.br/bitstream/10482/1218/1/TESE_2008_HelviaLeiteCruz.pdf. Acesso em: 20 ago. 2021.

DAMAS, Eduardo Tavares. **Distritos industriais da cidade do Rio de Janeiro**: gênese e desenvolvimento no bojo do espaço industrial carioca. Orientador: Ester Limonad. 2008. 143 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2008. Disponível em: <https://www.livrosgratis.com.br/ler-livro-online-103553/distritos-industriais-da-cidade-do-rio-de-janeiro--genese-e-desenvolvimento-no-bojo-do-espaco-industrial-carioca>. Acesso em: 2 mar. 2021.

D'ARAÚJO, Maria Celina. **A era Vargas**. 2. ed. São Paulo: Editora Moderna, 1997. (Coleção Polêmica).

DAVALLON, Jean. À propos des régimes de patrimonialisation: enjeux et questions. *In*: FILIPE, Graça; VALE, José; CASTAÑO, Inês (coord.). **Patrimonialização e sustentabilidade do patrimônio**: reflexões e perspectivas. Lisboa: IHC, 2018. p. 13-31. Disponível em: <https://ihc.fctsh.unl.pt/patrimonializacao-sustentabilidade/>. Acesso em: 22 ago. 2021.

DAVIDOVICH, Fany Rachel. Um foco sobre o processo de urbanização do Estado do Rio de Janeiro. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, ano 48, n. 3, p. 333-371, jul./set. 1986. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/115/rbg_1986_v48_n3.pdf. Acesso em: 14 mar. 2021.

DAVIES, K. Cleaning up the coal: face and doing out the kitchen. *In*: KAVANAGH, G. **Making histories in museums**. Londres: Leicester University Press., 1996. p. 111-114.

DE PAOLI, Paula Silveira. **Crônicas de uma cidade em obras**: o projeto Porto Maravilha no Rio de Janeiro das Olimpíadas 2016. Rio de Janeiro, maio/ago., 2016. Rio de Janeiro: Rio Books, 2018.

DECCA, Edgar de. **O nascimento das fábricas**. São Paulo: Brasiliense, 2004.

DECCA, Edgar de; MENEGUELLO, Cristina. **Fábricas e homens**: a Revolução Industrial e o cotidiano dos trabalhadores. 5. ed. São Paulo: Atual, 2009.

DECLARAÇÃO de Quebec. *In*: LEGISLAÇÃO sobre museus. Brasília, DF: Edições Câmara, 2012. p. 107-109.

DEAN, Warren. A fábrica São Luiz de Itu: um estudo de arqueologia industrial. **Anais de História**, Assis, v. 8, 1976, Assis, SP: Departamento de História, Faculdade de Filosofia, Ciência e Letras de Assis.

DESVALLÉES, A. Musées scientifiques, musées techniques, musées industriels. *In*: SCHROEDER-GUDEHUS, B. (org.). **La société industrielle**

des musées: demandes sociales et choix politiques, 1890-1990. Paris: Éditionsdesarchivescontemporaines, 1992.

DESVALLÉES, A; MAIRESSE, F. (ed.). **Dictionnaire encyclopédique de muséologie**. Paris: A. Colin; Centre Nacional du Livre, 2011. 2 v.

DEZ anos atras. **A Notícia**. Rio de Janeiro, ano 16, n. 153, p. 2, 6 jul. 1909.

Disponível em:

<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=830380&Pesq=%22Cidade%20Maravilhosa%22&pagfis=15167>. Acesso em: 14 mar. 2021.

DONEGÁ, Ana Laura. Folhinhas e Almanaque Laemmert: pequenos formatos e altas tiragens nas publicações da tipografia universal. **Revista IEL**, Campinas: Unicamp, p. 16-28, 2012. Disponível em:

<https://revistas.iel.unicamp.br/index.php/seta/article/view/2092>. Acesso em: 26 jun. 2021.

DOXIADIS ASSOCIATES. **Guanabara, um plano para o desenvolvimento urbano (Plano Doxiadis)**. Estado da Guanabara: Secretaria do Governo, 1967. Tradução CEPE I.

DUARTE, Fábio; CZAJKOWSKI, Sérgio Júnior. Cidade à venda: reflexões éticas sobre o marketing urbano. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, v. 41, n. 2, p. 273-282, abr. 2007.

EIGENHEER, Emílio Maciel. **A limpeza urbana através dos tempos**. Porto Alegre: Gráfica Pallotti, 2009. Disponível em:

<http://www.lixoeeducacao.uerj.br/imagens/pdf/ahistoriadolixo.pdf>. Acesso em: 12 jul. 2021.

EMPRESA DE PESQUISA ENERGÉTICA. **Quem somos**. Brasília, DF: Empresa de Pesquisa Energética, [2020]. Disponível em:

<http://www.epe.gov.br>. Acesso em: 4 out. 2021.

EXXONMOBIL. História da ExxonMobil no Brasil. [S.l.]: ExxonMobil, 2019.

Disponível em: <https://corporate.exxonmobil.com/Locations/Brazil/Our-history-in-Brazil>. Acesso em: 13 dez. 2019.

FÁBRICA de chocolate Bhering, tradição carioca. *In*: BIBLIOTECA NACIONAL (Brasil). **Acontece**. Rio de Janeiro: [Biblioteca Nacional], 2020. Disponível em: <http://www.bn.gov.br/acontece/noticias/2020/05/fabrica-chocolate-bhering-tradicao-carioca>. Acesso em: 22 fev. 2021. Notícia publicada em 19 de maio de 2020.

FÁBRICA de fogões Progresso. **Almanak Henault**, Rio de Janeiro, 1910.

Disponível em:

<http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=709930&pasta=ano%20191&pesq=%22Fog%C3%B5es%20Progresso%22&pagfis=2034>. Acesso em: 3 fev. 2022.

FÁBRICA de cofres e fogões 'Progresso'. **Brasil Revista**, Rio de Janeiro, n. 17, jun. 1944, il. color. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=081558&pasta=ano%20194&pesq=%22Fog%C3%B5es%20Progresso%22&pagfis=3187>. Acesso em: 3 fev. 2022.

FAGUNDES, P. E. Movimento Tenentista: um debate historiográfico. **Revista Espaço Acadêmico**, v. 9, n. 108, p. 127-133, 3 maio 2010. Disponível em: <http://www.periodicos.uem.br/ojs/index.php/EspacoAcademico/article/view/922>. Acesso em: 24 fev. 2021.

FARJADO, Washington Menezes. APACs sim e por quê. *In*: EVOcando memórias. Rio de Janeiro: IRPH, 2012. p. 7-13. Disponível em: http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/6440205/4172807/livro_novembro.compressed.pdf. Acesso em: 8 dez. 2021.

FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. Imperial fábrica de rapé (1848). *In*: **Memória da Indústria**. Rio de Janeiro, 2022, il. color. Disponível em: <https://www.firjan.com.br/firjan-190-anos/periodo/periodo-3.htm>. Acesso em: 10 mar. 2021.

FERNANDES, Fernanda. Lins de Vasconcellos. **Multirio**, Rio de Janeiro, 5 jan. 2018. Disponível em: <http://www.multirio.rj.gov.br/index.php/leia/reportagens-artigos/reportagens/13421-lins-de-vasconcelos>. Acesso em: 11 dez. 2021.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Aurélio dicionário da língua portuguesa**. Curitiba: Positivo, 2008.

FERREIRA, Ingrid Gomes. As reformas urbanas na cidade do Rio de Janeiro no início do século XX e XXI: o porto em questão. *In*: ENCONTRO INTERNACIONAL HISTÓRIA & PARCERIAS, 2.; SEMINÁRIO FLUMINENSE DE PÓS-GRADUANDOS EM HISTÓRIA, 6.; JORNADA DO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA DAS CIÊNCIAS E DA SAÚDE, 5., 2019, Rio de Janeiro. **Anais [...]**. Rio de Janeiro, out. 2019. p. 1-16. Disponível em: https://www.historiaeparcerias.rj.anpuh.org/resources/anais/11/hep2019/1570588630_ARQUIVO_07d278cdd319051861cab8bfdbc4d9c3.pdf. Acesso em: 20 fev. 2021.

FIANKAN-BOKONGA, Catherine. Uma resolução histórica para proteger o patrimônio cultural. **Correio da Unesco**. Paris: Unesco n. 3, p. 7-10, out./dez. 2017. Disponível em: https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000259765_por. Acesso em: 11 ago. 2021.

FIGUEIREDO, Cintia da Silva. **De espaço de trabalho a espaço de memória: estudo sobre o Museu do Trem do Rio de Janeiro**. Orientador: Juliana Ferreira Sorgine. 2020. 211 f. Dissertação (Mestrado Preservação do Patrimônio Cultural) – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro,

2020. Disponível em:

http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/FIGUEIREDO_Cintia-Dissertacao_PEP.pdf. Acesso em: 11 mar. 2022.

FILHO, Alcides Goularti. A trajetória da marinha mercante brasileira:

administração, regime jurídico e planejamento. **Pesquisa & Debate**, São Paulo, v. 21, n. 2, pt. 38, 2010, p. 247-278. Disponível em:

<https://revistas.pucssp.br/%20rpe/article/viewFile/>. Acesso em: 2 jul.2021.

FILHO, Alcides Goularti. Presença e ausência do Estado na trajetória da

indústria da construção naval brasileira – 1959-1989. **Nova Economia**, Belo Horizonte, v. 24, n. 2, p. 445-470, maio-set. 2014. Disponível em:

<http://dx.doi.org/10.1590/0103-6351/1256>. Acesso em: 2 jul. 2021.

FILHO, Almir Pita Freitas. Tecnologia e escravidão no Brasil: aspectos da

modernização agrícola nas exposições nacionais da segunda metade do século XIX (1861-1881). **Revista Brasileira de História**. São Paulo, v. 11, n. 22, p. 71-91, mar./ago., 1991. Disponível em:

<https://anpuh.org.br/index.php/revistas-anpuh/rbh>. Acesso em: 24 jun. 2022.

<https://anpuh.org.br/index.php/revistas-anpuh/rbh>. Acesso em: 24 jun. 2022.

FILHO, Azenil de Carvalho. Os planos urbanísticos do Rio de Janeiro no século

XX. *In: AZNEW Engenharia*. Rio de Janeiro, 22 abr. 2016. Disponível em:

<https://azenil.wordpress.com/2016/04/22/os-planos-urbanisticos-do-rio-de-janeiro-no-seculo-xx/>. Acesso em: 16 jan.2021.

FONSECA, Maria Cecília Londres. **O patrimônio em processo**: trajetória da

política federal de preservação no Brasil. 2. ed. rev. ampl. Rio de Janeiro:

Editora UFRJ: MinC: Iphan, 2005.

FONSECA, Maria Cecília Londres. Para além da pedra e cal: por uma

concepção ampla do patrimônio cultural. *In: ABREU, Regina (org.)*. **Memória e**

patrimônio: ensaios contemporâneos. Rio de Janeiro: DP&A, 2003. p. 56-76.

FONSECA, Priscilla Rodrigues. **Projeto de estruturação urbana como**

reconhecimento das tipicidades locais: análise do caso da Região

Administrativa de Campo Grande. Orientador: Alex Ferreira Magalhães. 2013.

55 f. Trabalho de Conclusão (Especialização) – Universidade Federal do Rio de

Janeiro, Rio de Janeiro, 2013. Disponível em:

<https://pantheon.ufrj.br/bitstream/11422/5514/1/PRFonseca-min.pdf>. Acesso em: 26 abr. 2021.

FREEMAN, Johua B. **Mastodontes**: a história da fábrica e a construção do

mundo moderno. São Paulo: Todavia, 2019.

FUNDAÇÃO PROGRESSO. **História**. Rio de Janeiro: Fundação Progresso,

[2019]. Disponível em:

<https://www.fundicaoprogresso.com.br/AFundicao/Historia>. Acesso em: 26 dez. 2021.

FUNDIÇÃO Progresso: uma fábrica de cultura arrojada e independente. **Portal do Servidor**. Rio de Janeiro, 24 out. 2016, il. color. Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/web/portaldoservidor/exibeconteudo?id=6485614>. Acesso em: 20 dez. 2020.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. 10 ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1970.

FURTADO, Janaína Lacerda. O museu desaparecido: o papel do Museu Industrial do Jardim Botânico na construção da identidade nacional. **Acervo**, v. 26, n. 2, p. 146-159, jul./dez. 2013. Disponível em: <https://brapci.inf.br/index.php/res/download/55485>. Acesso em: 15 jan. 2022.

GAMA, Ruy. **A tecnologia e o trabalho na história**. São Paulo: Nobel; EDUSP, 1986.

GAMA, Ruy. **Engenho e tecnologia**. São Paulo: Editora Duas Cidades, 1983.

GAMA, Ruy. História da técnica no Brasil Colonial. *In*: VARGAS, Milton (org.). **História da técnica e da tecnologia no Brasil**. São Paulo: Editora UNESP, 1994, p. 49-65.

GANDRA, Alana. Jardim Botânico do Rio de Janeiro abre comemorações sobre meio ambiente. **Agência Brasil**, Rio de Janeiro, 26 maio 2017, il. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2017-05/jardim-botanico-do-rio-abre-comemoracoes-sobre-meio-ambiente>. Acesso em: 3 fev. 2022.

GASPAR, Cláudia Braga; BARATA, Carlos Eduardo. **De engenho a jardim**: memórias históricas do Jardim Botânico. Rio de Janeiro: Capivara, 2008. GERSON, Brasil. História das ruas do Rio. 5 ed. Rio de Janeiro: Lacerda Ed., 2000.

GOBATTO, Alexandra Aparecida; CHAGAS, Lucas Soares; PEREIRA, Raphael de Souza. É o arboreto do Jardim Botânico do Rio de Janeiro hotspot urbano para os polinizadores? **Biodiversidade**, Cuiabá, v. 20, n. 2, p. 1-31, 2021. Disponível em: <https://periodicoscientificos.ufmt.br/ojs/index.php/biodiversidade/issue/view/672>. Acesso em: 4 abr. 2022.

GOMES, Ana Lúcia de Abreu; LOPES, Maria Margareth. O processo de tombamento da primeira sede do Museu Nacional na Praça da República – Rio de Janeiro. **Revista Tempo**. Niterói, v. 25, n. 3, p. 644-666, set./dez., 2019. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/tem/a/KZrSL9zBQ9ysHJvCc7rQjkk/?lang=pt&format=pdf>. Acesso em: 14 mar. 2022.

GONÇALVES, Cleber Baptista. **A Casa da Moeda: 290 anos de história**. Rio de Janeiro: Casa da Moeda do Brasil, 1984.

GONÇALVES, Janice. O SPHAN e seus colaboradores: construindo uma ética do tombamento (1938-1972). *In*: CHUVA, Márcia; NOGUEIRA, Antonio Gilberto Ramos (org.). **Patrimônio cultural: política e perspectivas de preservação no Brasil**. Rio de Janeiro: Mauad X: FAPERJ, 2012. p. 145-157.

GONÇALVES, José Reginaldo. **A retórica da perda: dos discursos do patrimônio cultural no Brasil**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ; Iphan, 1996.

GONZALEZ, Nathalia Nascimento; SALOMÃO Ivan Colangelo. Furtado x Peláez: uma sistematização do debate historiográfico. **Revista de Desenvolvimento Econômico**. Salvador, ano 20, v. 1, n. 39, p. 295-321, abr. 2018. Disponível em: <file:///C:/Users/ACER/Downloads/5298-21181-3-PB.pdf>. Acesso em: 17 fev. 2022.

GRANATO, Marcus. Panorama sobre o patrimônio da Ciência e Tecnologia no Brasil: objetos de C&T. *In*: GRANATO, Marcus; RANGEL, Marcio Ferreira (org.). **Cultura material e patrimônio da Ciência e Tecnologia**. Rio de Janeiro: Museu de Astronomia e Ciências Afins, 2009. p. 78-102.

GRUPO DE ESTUDOS DE HISTÓRIA DA TÉCNICA. **Carta de Campinas**. Declaração do GEHT em defesa das construções e instalações utilitárias. Campinas: UNICAMP, 1998. Disponível em: <http://docplayer.com.br/5503154-Carta-de-campinas-decisoes-declaracao-do-geht-em-defesa-das-construcoes-e-instalacoes-utilitarias-29-de-janeiro-de-1998.html>. Acesso em: 2 jun. 2022.

GUARNIERI, Waldisa Rússio Camargo. Bem e patrimônio cultural. *In*: BRUNO, Maria Cristina Oliveira (org.). **Waldisa Camargo Guarnieri: textos e contextos de uma trajetória profissional**. São Paulo: Pinacoteca do Estado de São Paulo, 2009. v. 1, p. 119-122.

GUARNIERI, Waldisa Rússio Camargo. **Um museu de indústria em São Paulo**. São Paulo: Coleções, Museus & Técnicas, 1980.

GUEDES, Maria Tarcila Ferreira. A proteção dos bens culturais em tempos de guerra e de paz: a participação brasileira na Conferência de Haia, no Pacto de Röerich e na Convenção de Haia. **Anais do Museu Paulista**, São Paulo, v. 26, p. 1-31, 2018. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/anaismp/a/WQHLPjncXQ3ndfVs9zBz4gk/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 16 set. 2020.

GUEDES, Tito. Cidade maravilhosa: a saga da marchinha que virou hino. **Instituto Memória Musical Brasileira**, Rio de Janeiro, 13 fev. 2020. Disponível em: <https://immub.org/noticias/cidade-maravilhosa-a-saga-da-marchinha-que- virou-hino>. Acesso em: 26 mar. 2021.

GUIA do patrimônio cultural carioca: bens tombados 2014. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2014.

HEIZER, Alda Lúcia. **Observa o Céu e Medir a Terra**: instrumentos científicos e a participação do Império do Brasil na Exposição de Paris de 1889. Orientador: Maria Margaret Lopes. 2005, 233 f. Tese (Doutorado em Ciências) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2005. Disponível em: <https://repositorio.unicamp.br/acervo/detalhe/332424?guid=1656956286915&returnUrl=%2fresultado%2flistar%3fguid%3d1656956286915%26quantidadePaginas%3d1%26codigoRegistro%3d332424%23332424&i=1>. Acesso em: 4 jul. 2022.

HONORATO, Cláudio de Paula. **Valongo**: o mercado de escravos do Rio de Janeiro, 1758-1831. Orientador: Mariza de Carvalho Sares. 2008. 166 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2008. Disponível em: https://www.historia.uff.br/stricto/teses/Dissert-2008_HONORATO_Claudio_de_Paula-S.pdf. Acesso em: 29 jul. 2021.

HOUAISS, Antônio; VILLAR, Mauro de Salles. **Dicionário Houaiss da língua portuguesa**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2009.

IGLÉSIAS, Francisco. **A Revolução Industrial**. 7. ed. São Paulo: Brasiliense, 1986.

INSTITUTO BRASILEIRO DE MUSEUS. **Guia dos museus brasileiros**. Brasília, DF: IBRAM, 2011. Disponível em: https://www.museus.gov.br/wp-content/uploads/2011/05/gmb_sudeste.pdf. Acesso em 23 abr. 2020.

INSTITUTO ESTADUAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL. **A instituição**. Rio de Janeiro: INEPAC, [2013]. Disponível em: <http://www.inepac.rj.gov.br/index.php/home/instituicao>. Acesso em: 5 nov. 2021.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Bens tombados e processos de tombamento em andamento**. Brasília, DF, 2015. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Lista%20Bens%20Tombados%20por%20Estado.pdf>. Acesso em: 7 jan. 2021.

INSTITUTO ESTADUAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL. **Conselho Estadual de Tombamento**. Rio de Janeiro: INEPAC, [2013]a. Disponível em: <http://www.inepac.rj.gov.br/index.php/home/apresentação>. Acesso em: 18 jan. 2021.

INSTITUTO ESTADUAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL. **Histórico**. Rio de Janeiro: INEPAC, [2008] Disponível em: <http://www.inepac.rj.gov.br/index.php/home/historico>. Acesso em: 30 dez. 2020.

INSTITUTO ESTADUAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL. **Inventário de identificação de bens culturais do sistema ferroviário do Estado do Rio de Janeiro: linha centro**. Rio de Janeiro: INEPAC, [2006]b. Disponível em: <http://www.inepac.rj.gov.br/index.php/home/iestacao>. Acesso em: 26 nov. 2021.

INSTITUTO ESTADUAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL. **Inventário dos reservatórios tombados pelo Estado do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: INEPAC, [2006]a. Disponível em: <http://www.inepac.rj.gov.br/index.php/home/ireservatorio>. Acesso em: 26 nov. 2021.

INSTITUTO ESTADUAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL. **Tecnologia rurais fluminenses**. Rio de Janeiro: INEPAC, [2005?]. Disponível em: <http://www.inepac.rj.gov.br/index.php/home/tecnologia>. Acesso em: 24 out. 2021.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Composição**. Brasília, DF: IPHAN, 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/iphan/pt-br/composicao-1>. Acesso em: 20, abr. 2021.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Decreto nº 3.551, de 4 de agosto de 2000**. Institui o registro de bens culturais de natureza imaterial que constituem o patrimônio cultural brasileiro, cria o Programa Nacional do Patrimônio Imaterial e dá outras providências. Brasília, DF: IPHAN, 2000. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Decreto_n_3.551_de_04_de_agosto_de_2000.pdf. Acesso em: 4 nov. 2021.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Lei nº 3.924, de 26 de julho de 1961**. Dispõe sobre os monumentos arqueológicos e pré-históricos. Brasília, DF: IPHAN, [2001]. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Lei_3924_de_26_de_julho_de_1961.pdf. Acesso em: 5 nov. 2021.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Lista do patrimônio cultural ferroviário**. Brasília, DF: IPHAN, 2021. Lista publicada em 23 de setembro de 2021. Disponível em: https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=http%3A%2F%2Fportal.iphan.gov.br%2Fuploads%2Fckfinder%2Fquivos%2FLista%2520do%2520Patrim%25C3%25B4nio%2520Cultural%2520Ferrovi%25C3%25A1rio%2520-%252030_09_2021.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK. Acesso em: 10 nov. 2021.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Patrimônio ferroviário**. Brasília, DF: IPHAN, 2014b. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>. Acesso em: 10 nov. 2021.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Política de patrimônio cultural material**. Brasília, DF: IPHAN, 2014a.

Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1837>. Acesso em: 15 nov. 2021.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL.
Portaria IPHAN nº 127 de 30/04/2009. Estabelece a chancela da Paisagem Cultural Brasileira. Brasília, DF: Normas Brasil, 2009. Disponível em: https://www.normasbrasil.com.br/norma/portaria-127-2009_214271.html. Acesso em: 6 nov. 2021.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL.
Portaria nº 375, de 19 de setembro de 2018. Institui a Política de Patrimônio Cultural Material do Iphan e dá outras providências. Brasília, DF: IPHAN, 2018. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/PORTARIA%20375%20-%202018%20-SEI_IPHAN%20-%200732090.pdf. Acesso em: 15 nov. 2021.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL.
Portaria nº 407, de 21 de dezembro de 2010. Dispõe sobre o estabelecimento dos parâmetros de valoração e procedimento de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária, em conformidade com o art. 9º da Lei n.º 11.483/2007. Brasília, DF: IPHAN, 2010. Disponível em: [http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Portaria%20de%202010_12_21%20-%20No%20407%20\(1\).pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Portaria%20de%202010_12_21%20-%20No%20407%20(1).pdf). Acesso em: 10 nov. 2021.

INTERNATIONAL COUNCIL ON MONUMENTS AND SITE; THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE. **Princípios conjuntos do ICOMOS-TICCIH para a Conservação de Sítios, Estruturas, Áreas e Paisagens de Patrimônio Industrial** - “Os Princípios de Dublin”. Trad. Associação Portuguesa para o Patrimônio Industrial. ICOMOS/TICCIH, 2011. Disponível em: <https://ticcih.org/wp-content/uploads/2017/12/Princi%cc%81pios-de-Dublin.pdf>. Acesso em: 18 set. 2021.

INTERNATIONAL COUNCIL ON MONUMENTS AND SITES. **ICOMOS/TICCIH memorandum of understanding.** United Kingdom, France: ICOMOS, 2014. Disponível em: <https://ticcih.org/about/icomosticcih-memorandum-of-understanding/>. Acesso em: 16 set. 2020.

INTERNATIONAL COUNCIL OF MUSEUMS (Brasil). **Pesquisa ICOM Brasil:** nova definição de museu. Paris: ICOM, 2021. Disponível em: <http://www.icom.org.br/wp-content/uploads/2021/02/Apresentacao.pdf>. Acesso em: 30 dez. 2021.

IRIAS, Frederico Duarte. **A renovação urbana da Lapa, Rio de Janeiro:** um território de conflito? Orientador: Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro. 2007. 127 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007. Disponível em:

<http://memoriadasolimpiadas.rb.gov.br/jspui/bitstream/123456789/436/1/IU042%20-%20Frederico%20IRIAS%20-%20A%20renova%20a%20urbana%20da%20Lapa%20Rio%20de%20Janeiro.pdf>. Acesso em: 15 fev. 2020.

JOBIM, José. **História das indústrias no Brasil**. Rio de Janeiro. Livraria José Olympio, 1941.

KATINSKY, Julio Roberto. **Um guia para a história da técnica no Brasil Colônia**. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1976.

KRIEGER, Fernando. Cidade Maravilhosa: André Filho e a saga de uma marcha-hino. **Instituto Moreira Salles**, Rio de Janeiro, 20 jan. 2015. Disponível em: <https://ims.com.br/por-dentro-acervos/cidade-maravilhosa-i-andre-filho-e-a-saga-de-uma-marcha-hino/>. Acesso em: 15 mar. 2021.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização: problemas teóricos de restauro**. Cotia: Ateliê Editorial, 2008.

LABORATÓRIO de Estudos de História dos Mundos do Trabalho. *In*: LABORATÓRIO DE ESTUDOS DE HISTÓRIA DOS MUNDOS DO TRABALHO. **Apresentação**. Rio de Janeiro: Instituto de História da Universidade Federal do Rio de Janeiro, [2021]. Disponível em: <https://lehmt.org/lemt/>. Acesso em: 6 ago. 2021.

LAMARÃO, Sérgio Tadeu de Niemeyer. **Dos trapiches ao porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal das Culturas, 2006.

LAVÔR, João Conrado Niemeyer de. Jardim Botânico do Rio de Janeiro: histórico de seus prédios, dos homenageados, das obras de arte e dos artistas que as criaram. **Rodrigésia**: Revista do Jardim Botânico do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: JBRJ, v. 32, n. 54, p. 369-406, 1980. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rod/a/9X4LNWnhpcPMstw3yHKgGgp/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 21 mar. 2022.

LEVY, Maria Bárbara. **A indústria do Rio de Janeiro através de suas sociedades anônimas**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ; Secretaria Municipal de Cultura do Rio de Janeiro, 1994. (Coleção Biblioteca Carioca).

LIGHT. **A sede da Light**. Rio de Janeiro: Light, [2012]. Disponível em: <http://www.light.com.br/Repositorio/CCL/Sede%20Light.pdf>. Acesso em: 11 jan. 2020.

LIMA, Diana Farjalla Correia. Da face inativa da indústria ao contexto ativo do museu: aspectos da musealização do patrimônio industrial. *In*: ENCONTRO NACIONAL DE PESQUISA EM CIÊNCIA DA INFORMAÇÃO, 14., 2013, Florianópolis. **Anais [...]**. Florianópolis: ANCIB, UFSC, 2013a, p. 1-24. Disponível

em: <http://enancib.sites.ufsc.br/index.php/enancib2013/XIVenancib/paper/viewFile/221/393>. Acesso em: 21 jul. 2022.

LIMA, Diana Farjalla Correia. Musealização e patrimonialização: formas culturais integradas, termos e conceitos entrelaçados. *In*: ENCONTRO NACIONAL DE PESQUISA EM CIÊNCIA DA INFORMAÇÃO, 15., 2014, Belo Horizonte. **Anais [...]**. Belo Horizonte: ECI, UFMG, 2014, p. 4335-4355. Disponível em: <http://enancib2014.eci.ufmg.br/documentos/anais/anais-gt9>. Acesso em: 29 jul. 2020.

LIMA, Diana Farjalla Correia. Museologia, campo disciplinar da musealização e fundamentos de inflexão simbólica: ‘tematizando’ Bourdieu para um convite à reflexão. **Revista do Programa de Pós- Graduação em Ciência da Informação da UNB**, Brasília, DF: PPGCI UNB, v. 2, n. 4, p. 48-61, maio/jun. 2013b.

LIMA, Diana Farjalla Correia. Museologia-museu e patrimônio, patrimonialização e musealização: ambiência de comunhão. **Boletim Museu Paraense Emílio Goeldi**, Belém, v. 7, n.1, p.31-50, jan./abr. 2012. Disponível em: <http://editora.museu-goeldi.br/humanas/#>. Acesso em: 29 jul. 2020.

LIMA, Diana Farjalla Correia. Patrimonialização e valor simbólico: o “valor excepcional universal” no patrimônio mundial. *In*: ENCONTRO NACIONAL DE PESQUISA EM CIÊNCIA DA INFORMAÇÃO, 16., 2015, João Pessoa. **Anais [...]**. João Pessoa: UFPB, 2015. p. 1-19. Disponível em: <http://www.ufpb.br/evento/index.php/enancib2015/enancib2015/paper/viewFile/2711/1213>. Acesso em: 29 jul. 2020.

LIMEIRA, Aline de Moraes. **Educação particular e publicidade no Almanak Laemmert (1844/1859)**. Orientador: José Gondra. 2007. 79 f. Monografia (Graduação em Pedagogia) – Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007. Disponível em: https://www.bn.gov.br/sites/default/files/documentos/producao/pesquisa/educacao-particular-publicidade-almanak-laemmert-1844/1859//aline_de_moraes.pdf. Acesso em: 26 jun. 2021.

LIMONARD, Esther. **Os lugares da urbanização: o caso do interior fluminense**. Orientador: Celso Monteiro Lamparelli. 1996. 247 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1996. Disponível em: https://teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16131/tde-27042005-162418/publico/1996_Limonad_Os_Lugares_da_Urbanizacao.pdf. Acesso em: 5 mar. 2021.

LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. **História do Rio de Janeiro: do capital comercial ao capital industrial e financeiro**. Rio de Janeiro: Ibmec, 1978. v. 2.

LOBO, Rodrigo. Real Fábrica de Pólvora (1808-1821). In: *DICIONÁRIO Online da Administração Pública Brasileira do Período Colonial (1500-1822)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2016. Disponível em: <http://mapa.an.gov.br/index.php/dicionario-periodo-colonial/226-real-fabrica-de-polvora-1808-1821> Acesso em: 21 mar. 2022.

LOPES, Luís Felipe Gomes. **Museu Nacional Ferroviário: um museu industrial?** 2012. 188 f. Dissertação (Mestrado em Museologia) - Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2012.

LOPES, Marina Martini. O que significa a sigla LGBTQIA+? **Hora de Santa Catarina**, Santa Catarina, 30 jun. 2021. Disponível em: <https://www.nsctotal.com.br/noticias/o-que-significa-lgbtqia>. Acesso em: 1 ago. 2021.

LOUREIRO, Maria Lúcia de Niemeyer Matheus. Webmuseus de arte: aparatos informacionais no ciberespaço. **Ciência e Informação**, v. 33, n. 2, p. 97-105, maio/ago. 2004. Disponível em: https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0100-19652004000200010&lng=pt&tlng=pt. Acesso em: 10 set. 2020.

LOWENTHAL, David. **The heritage crusade and the spoils of history**. Cambridge: Cambridge University Press, 1998.

MADEIRA, Benedito Camargo. **A moeda através dos tempos**. Pouso Alegre: [s.n.], 1993.

MAGALHÃES, Aloísio. **E Triunfo?** A questão dos bens culturais no Brasil. Rio de Janeiro: Nova Fronteira; Fundação Nacional Pró-Memória, 1985.

MANNARINO, Rosanne Pimentel. **Distritos industriais: entre o mito e a realidade: o caso do Estado do Rio de Janeiro**. Orientador: Ana Clara Torres Ribeiro. 1983. 271 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de produção: Planejamento Urbano e Regional) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, COPPE - Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia, Rio de Janeiro, 1983. Disponível em: <http://objdig.ufrj.br/42/teses/79354.pdf>. Acesso em: 7 jul. 2021.

MANIFESTO inaugural à nação. **Correio da Manhã**, Rio de Janeiro, ano 2, n. 521, 16 nov. 1902. Primeira página. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=089842_01&pasta=ano%20190&pesq=%22O%20manifesto%20inaugural%20%C3%A0%20na%C3%A7%C3%A3o%22&pagfis=2791. Acesso em: 11 mar. 2021.

MARAU, Ferreira & C. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 31 jan. 1904. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=030015_02&PagFis=13152&Pesq=%22Fog%20Progresso%22. Acesso em: 4 maio 2020.

MARICATO, Ermínia. As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias. *In*: ARANTES, Otília; VAINER, Carlos e MARICATO, Ermínia (org.). **A cidade do pensamento único**: desmanchando consensos. 3. ed. Rio de Janeiro: Vozes, 2000. p. 121-192. Disponível em: <https://labcs.ufsc.br/files/2011/12/07.-MARICATO-E.-As-id%C3%A9ias-fora-do-lugar-e-o-lugar-fora-das-id%C3%A9ias.pdf>. Acesso em: 4 maio 2021.

MARTINS, Mônica. “No Brazil a colheita das graças não é menos profusa que a do café”: as exposições da indústria no Brasil dos anos 1860. **Geosul**, Florianópolis, v. 36, n. 79, p. 249-272, maio/ago. 2021.

MATRICULADOS e não matriculados. **O Paiz**, Rio de Janeiro, 16 fev. 1904, p. 2. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=178691_03&pesq=%22Cidade%20Maravilhosa%22&pasta=ano%20190&pagfis=7260. Acesso em: 14 mar. 2021.

MATOS, Ana Cardoso de; SAMPAIO, Maria da Luz. Patrimônio industrial e museologia em Portugal. **Museologia e Interdisciplinaridade**, Brasília, DF: UNB, v. 3, n. 5, p. 95-112, maio/jul. 2014. Disponível em: <https://periodicos.unb.br/index.php/museologia/article/view/15472/13770>. Acesso em: 10 jan. 2022.

MATTOS, Ilmar Rohloff de; DOTTORI, Ella Grinsztein; SILVA, José Luiz Werneck da. **Brasil uma história dinâmica**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1972. 2. v.

MEDEIROS, Vagner Jose de Moraes. O Museu do Trem um patrimônio histórico subutilizado na zona norte do Rio de Janeiro. *In*: ENCONTRO NACIONAL DE GEÓGRAFOS, 18, 2016, São Luís. **Anais [...]**. São Luís, 2016, p. 1-12. Disponível em: http://www.eng2016.agb.org.br/resources/anais/7/1466202525_ARQUIVO_O_Museu_do_Trem_-_Uma_vaga_lembranca-Artigo.pdf. Acesso em: 23 fev. 2022.

MEMÓRIA DO BAIRRO DE LINS DE VASCONCELLOS E DA BOCA DO MATO. **[Fundição Cavina]**. Rio de Janeiro, 9 jun. 2015. Facebook: Memória e história do bairro de Lins de Vasconcellos @memóriadobairrodelinsdevasconcellos. Disponível em: <https://www.facebook.com/linsmemoria/photos/fundi%C3%A7%C3%A3o-cavina-rua-lins-de-vasconcelos-623-antigo-515-fundada-em-1913-ou-1916-p/104821553190794/>. Acesso em: 11 dez. 2021.

MENDES, José Amado. O patrimônio industrial na museologia contemporânea: o caso português. **Ubimuseum**: Revista online do Museu de Lanifícios da Universidade da Beira Interior, Covilhã, n. 1, p. 1-16, 2013. Disponível em: www.ubimuseum.ubi.pt/n01/.../cs3-mendes-jose-amado-o-patrimonio-industrial.pdf. Acesso em: 3 ago. 2021.

MENEGUELLO, Cristina. As ruínas do futuro e o novo patrimônio industrial. **Academia. Edu**, São Paulo, p. 249-255, 2011a. Entrevista [jun.2011]. Disponível em: http://www.academia.ed/37327384/As_Ru%C3ADDas_do_Futuro_e_o_Novo_Patrim%C3%B4nio_industrial_Entrevist_com_Cristina_Meneguello. Acesso em: 11 jan. 2020.

MENEGUELLO, Cristina. Conversando sobre patrimônio industrial. *In*: MATOS, Ana Cardoso; SALES, Tema Bessa (coord.). **Conversando sobre o patrimônio industrial e outras histórias**: palavras, espaços e imagens. Sobral: [s.n.], 2018. p. 205-220. Disponível em: <http://dspace.uevora.pt/rdpc/bitstream/10174/24425/1/ebook%20conversando%20sobre%20patrimonio%20industrial.pdf>. Acesso em: 7 set. 2020. (e-book).

MENEGUELLO, Cristina. Patrimônio industrial, acervos e cidades. *In*: PAULA, Zueleide Casagrande de; MENDONÇA, Lúcia Glicério; ROMANELLO, Jorge Luis (org.). **Polifonia do patrimônio**. Londrina: EDUEL, 2012. p. 81-45.

MENEGUELLO, Cristina. Patrimônio industrial como tema de pesquisa. *In*: SEMINÁRIO INTERNACIONAL HISTÓRIA DO TEMPO PRESENTE, 2011b, Florianópolis. **Anais [...]**. Florianópolis: UDESC; ANPUH, 2011b. p.1819-1834.

MENEZES, Susana. A memória do trabalho e os trabalhadores da memória: o caso do Museu da Indústria de Chapelaria. *In*: **Cadernos de Sociomuseologia**. Lisboa: Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, n. 26, p. 19-50, 2006. Disponível em: <https://revistas.ulusofona.pt/index.php/cadernosociomuseologia/issue/view/43>. Acesso em: 26 jan. 2022.

MICHAELIS moderno dicionário da língua portuguesa. São Paulo: Melhoramentos, 2016. Disponível em: <http://michaelis.uol.com.br/moderno/portugues/index.php>. Acesso em: 29 out. 2019.

MEROLA, Ediane. Fábrica da Comlurb produz equipamentos inovadores e proporciona economia anual de R\$ 1,2 milhão. **O Globo**, Rio de Janeiro, 12 jun. 2010. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/fabrica-da-comlurb-produz-equipamentos-inovadores-proporciona-economia-anual-de-12-milhao-2994797>. Acesso em: 27 abr. 2020.

MIZRAHI, Márcia Ester. **Jardim Botânico do Rio de Janeiro**: a face oculta da história do Brasil. Orientador: Telma Lasmar. 2007. 91 f. Monografia (Graduação em Turismo) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2007. Disponível em: <https://app.uff.br/riuff/bitstream/handle/1/1522/4%20-%20Marcia%20Mizrahi.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 26 jan. 2022.

MORCEIRO, Paulo César. **Desindustrialização na economia brasileira no período 2000-2011**: abordagens e indicadores. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2012. Disponível em:

<https://repositorio.unesp.br/bitstream/handle/11449/109252/ISBN9788579833717.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 15 set. 2021.

MOTA, Ana Cláudia dos Santos. **Turismo industrial**: nova força económica para municípios – casa de Águeda. Orientador: Carlos Manuel Martins da Costa. 2011. 132 f. Dissertação (Mestrado em Gestão e Planeamento em Turismo) – Universidade de Aveiro, Aveiro, 2011. Disponível em: <https://ria.ua.pt/bitstream/10773/7812/1/247299.pdf>. Acesso em: 29 dez. 2021.

MOTTA, Lia. **Patrimônio urbano e memória social**: práticas discursivas e seletivas de preservação cultural - 1975 a 1990. Orientador: Paulo André Parente. 2000. 168 f. Dissertação (Mestrado em Memória Social e Documento) – Universidade do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2000. Disponível em: <http://www.repositorio-bc.unirio.br:8080/xmlui/bitstream/handle/unirio/12610/Dissert%C3%A7%C3%A3o%20Lia%20Motta%20UNIRIO%202000.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 16 ago. 2021.

MOTTA, Marly Silva da. **Saudades da Guanabara**: o campo político da cidade do Rio de Janeiro (1960-75). Rio de Janeiro: FGV, 2000. Disponível em: <http://cpdoc.fgv.br/trabalhos.pdf>. Acesso em: 6 abr. 2021.

MURASSE, Celina Midori. **A Educação para a ordem e o progresso do Brasil**: o Liceu de Artes e Ofícios do Rio de Janeiro (1856-1888). Orientador: Dermeval Salviani. 2001. 184 f. Tese (Doutorado em Educação) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2001. Disponível em: <http://www.repositorio.unicamp.br/acervo/detalhe/217428?guid=1641996833588&returnUrl=%2fresultado%2flistar%3fguid%3d1641996833588%26quantidadePaginas%3d1%26codigoRegistro%3d217428%23217428&i=1>. Acesso em 12 jan. 2022.

MUSEU do Bonde. **Rio de Janeiro Aqui**. Rio de Janeiro, abr. 2011, il. color. Disponível em: <https://www.riodejaneiroaqui.com/portugues/museu-do-bonde.html>. Acesso em: 2022.

NA AVENIDA Beira Mar. **O Malho**, Rio de Janeiro, ano 5, n. 219, 24 nov. 1906. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=116300&pasta=ano%20190&pesq=%22Cidade%20Maravilhosa%22&pagfis=8384>. Acesso em: 15 mar. 2021.

NEGRI, Massimo. Industrial Museum. *In*: THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE. **Industrial heritage re-tooled**. [S.l.]: Carnegie, 2012. p. 166-171. Disponível em:

https://www.academia.edu/35639517/Industrial_Museums_in_TICCIH_Book.pdf
. Acesso em: 14 abr. 2020.

NEPOMUCENO, Cristiane Maria; ASSIS, Cássia Lobão. **Cultura**: uma abordagem antropológica. Campina Grande: UEPB; UFPB, 2008.

NETO, José Rodrigues Cavalcanti; CAMEIRO, Fernanda Gibertoni; GIANNECCHINI, Ana Clara. Avanços e desafios na preservação do patrimônio ferroviário pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. *In*: COLÓQUIO LATINOAMERICANO SOBRE RECUPERAÇÃO E PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL, 6.; ENCONTRO INTERNACIONAL SOBRE PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO, 4, 2012, São Paulo. **Anais [...]** São Paulo: TICCIH, 2012. p. 1-18 [CD Rom].

NORA, P. **Les lieux de mémoire**. Paris: Gallimard, 1984. v. 1.

O QUE é galvanização: definição. **Revista Ferramental**. Santa Catarina, [202-]. Disponível em:
<https://www.revistaferramental.com.br/dicionario/galvanizacao>. Acesso em: 5 jun. 2022.

OLIVEIRA, Ana Rosa de. A construção da paisagem. *In*: Instituto de Pesquisas Jardim Botânico do Rio de Janeiro (org.) **Jardim Botânico do Rio de Janeiro: 1808-2008**. Rio de Janeiro, 2008, p. 79-91. Disponível em:
<https://www.gov.br/jbrj/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/200anos.pdf>. Acesso em: 21 mar. 2022.

OLIVEIRA, Lúcia Lippi. **Cultura é patrimônio**: um guia. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2008.

OLIVEIRA, Luís Valente de; Ricupero, Rubens (org.). **A abertura dos Portos**. São Paulo: Editora Senac, 2007.

OLIVEIRA, Márcio de. A questão da industrialização no Rio de Janeiro: algumas reflexões. **Revista Terra Livre**, São Paulo, n. 9, p. 91-101, jul./dez. 1991. Disponível em:
<http://www.agb.org.br/publicacoes/index.php/terralivre/article/view/105/104>. Acesso em: 7 jun. 2020.

PATRIMÔNIO Ferroviário. *In*: INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Patrimônio cultural**: patrimônio material. Brasília, DF: IPHAN, c2014. Disponível em:
<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127/>. Acesso em: 6 ago. 2020.

PEIXOTO, Gustavo Rocha. INEPAC: um perfil dos 25 anos de preservação do patrimônio cultural no Estado do Rio de Janeiro. **Arquitetura Revista**, Rio de Janeiro, v. 8, p. 8-23, 1990.

PEIXOTO, Paulo. Requalificação urbana. *In*: FORTUNA, Carlos; LEITE, Rogério Proença (org.). **Plural de cidade**: novos léxicos urbanos. Coimbra: Almedina, 2009. p. 41-50.

PEREIRA, Isabella Nunes. **Efeituaco situada**: redes e empreendedorismo na Rocinha. Orientador: Roberto dos Santos Bartholo Junior. 2014. 212 f. Tese (Doutorado em Engenharia de Produo) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, COPPE - Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduao e Pesquisa de Engenharia Rio de Janeiro, 2014. Disponível em: <http://producao.ufrj.br/index.php/br/informacoess-academicas/teses-e-dissertacoes/doutorado/2014-1/61--54/file>. Acesso em: 13 maio 2021.

PEREIRA, Ives da Silva Duque; SCOTTO, María Gabriela. A produo do discurso imagético no plano estratégico de 2013-2016 na cidade do Rio de Janeiro. *In*: ENANPUR, 18., 2019, Natal. **Anais [...]**. Natal, 27-31 maio, 2019, p. 1-22. Disponível em: <http://anpur.org.br/xviiienanpur/anaisadmin/capapdf.php?reqid=317>. Acesso em: 2 maio.

PEREZ, Maurício Dominguez. **Lacerda na Guanabara**: a reconstruo do Rio de Janeiro nos anos 1960. Rio de Janeiro: Odisseia, 2007.

PESSOA, Renata Rodrigues Chagas. Imprensa operária: iniciativas educacionais de trabalhadores na cidade do Rio de Janeiro no início do século XX. *In*: ENCONTRO DE HISTÓRIA DA ANPUH-RIO, 19., 2020, Rio de Janeiro. **Anais [...]**. Rio de Janeiro, 2020, 1-10. Disponível em: https://www.encontro2020.rj.anpuh.org/resources/anais/18/anpuh-rj-erh2020/1600181450_ARQUIVO_cd808f461a69d9d9e24cf8c9b791e5d7.pdf. Acesso em: 15 set. 2021.

PIEDADE, Vitória Manzani Mainieri. **Revitalizao de conjuntos arquitetônicos obsoletos**: estudo de casos na cidade de São Paulo. Orientador: Celso Romanel. 2013. 123 f. Dissertao (Mestrado em Engenharia Civil) - Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2013. Disponível em: http://www.urb.puc-rio.br/upload/dissertations/dissertacao_vitoria_manzaniel6gO7wF-mtC9feXpeNO.pdf. Acesso em: 24 jul. 2021.

PINCUS TURISMO LTDA. **Mina de passagem de Marina**. Mariana: Pincus Turismo, 2020. Disponível em: <https://mariana.minasdapassagem.com.br/>. Acesso em: 29 dez. 2021.

PINHEIRO, Lena Vania Ribeiro. Informao: esse obscuro objeto da Ciência da Informao. **Morpheus**: Revista Eletrônica em Ciências Humanas: conhecimento e sociedade, Rio de Janeiro, v. 2, n. 4, 2004. Disponível em: <https://repositorio.ibict.br/bitstream/123456789/31/1/Morpheus2004Pinheiro.pdf>. Acesso em: 7 jan. 2020.

PINHEIRO, Lena Vania Ribeiro; BENCHIMOL, Alegria. Objeto etnográfico como documento e informação. *In: ENCONTRO NACIONAL DE PESQUISA EM CIÊNCIA DA INFORMAÇÃO*, 10., 2009, João Pessoa. **Anais [...]**. João Pessoa: ANCIB; PPGC; UFPB, 2009, p. 2436-2450.

PIOVISAN, Eduardo. Deputados aprovam texto-base de MP sobre suspensão de contratos de trabalho. **Câmara dos Deputados**, Brasília, DF, 10 ago. 2021. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/noticias/792281-deputados-aprovam-texto-base-de-mp-sobre-suspensao-de-contratos-de-trabalho>. Acesso em: 12 ago. 2021.

PIRES, Hindenburgo Francisco. Planejamento e intervenções urbanísticas no Rio de Janeiro: a utopia do plano estratégico e sua inspiração catalã. **Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales**, Universidad de Barcelona, v. XV, n. 895, pt.13, 5 de noviembre de 2010. Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/b3w-895/b3w-895-13.htm>. Acesso em: 23 fev. 2021.

POLLAK, Michael. Memória e identidade social. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 5, n. 10, p. 200-212, 1992. Disponível em: <https://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/reh/article/view/1941/1080>. Acesso em: 1 ago. 2021.

PORTA, Paula. **Política de preservação do patrimônio cultural no Brasil: diretrizes, linhas de ação e resultados**. Brasília, DF: IPHAN; Monumenta, 2012.

PORTO MARAVILHA. **Caracterização do empreendimento**. Rio de Janeiro: Porto Maravilha, 2009. p. 15-63. Disponível em: <https://portomaravilha.com.br/conteudo/estudos/impacto-a-vizinhanca/III.%20Caracterizacao%20do%20Empreendimento.pdf>. Acesso: 24. jul. 2021.

PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL; AGACHE, A. **Cidade do Rio de Janeiro: extensão, remodelação e embelezamento**. Paris: Foyer Brésilien, 1930. Disponível em: planourbano.rio.rj.gov.br. Acesso em: 19 fev. 2021.

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO. SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO. **Diagnóstico urbano-ambiental da cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Coordenadora de Macroplanejamento, 2015. PRÉSERVATION. *In: DESVALLÉES, A; MAIRESSE, F. (ed.). Dictionnaire encyclopédique de muséologie*. Paris: A. Colin: Centre National du Livre, 2011. 2 v., p. 453-471.

PRESIDENTE do IPP participa de discussão no Senado sobre criação de agência de promoção ao turismo. **Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos**, Rio de Janeiro, 4 mar. 2020. Disponível em: <https://www.rio.rj.gov.br/web/ipp/exibeconteudo?id=11004019>. Acesso em: 20 abr. 2021.

PROGRAMA de preservação de cidades históricas. *In*: INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Programas e projetos**. Brasília, DF: IPHAN, 2018. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/235>. Acesso em: 11 nov. 2021.

RAMOS, Rui Mateus. **A visão do barão de Mauá sobre a política externa brasileira no Rio da Prata: 1850-1865**. Orientador: Adelar Heinsfeld. 2009. 126 f. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade de Passo Fundo, Passo Fundo, 2009. Disponível em: tede.upf.br/jspui/bitstream/tede/87/1/2009RuiMateusRamos.pdf. Acesso em: 7 fev. 2021.

RANGEL, Marcio Ferreira. **Plano museológico: implantação, gestão e organização de museus**. Rio de Janeiro, 2008. Apostila de curso ofertado pelo autor.

REAL Fábrica de Ferro São João de Ipanema: remanescentes (Iperó, SP). *In*: INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. Departamento de Identificação e Documentação. **Arquivo Noronha Santos**. Rio de Janeiro: IPHAN, [202-?]. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/ans/>. Acesso em: 16 set. 2021. Registro constante na aba Livro de Tombo, com a data de 1964. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/ans/>. Acesso em: 16 set. 2021.

REAPROPRIAÇÃO. *In*: DICIONÁRIO da língua portuguesa. Lisboa: Priberam Informática, 2008-2020. Disponível em: <https://dicionario.priberam.org/reapropria%C3%A7%C3%A3o>. Acesso em: 10 nov. 2019.

RENAULT, Delso. **O Rio antigo nos anúncios de jornais: 1808-1850**. Rio de Janeiro: Livraria Francisco Alves, 1984.

RENDÓN, ROJAS, Miguel. Cuestiones epistemológicas de la ciencia da bibliotecológica y de la information. **Informare: cadernos do Programa de Pós-Graduação em Ciência da Informação**, Rio de Janeiro, v. 5, n. 2, p. 31-37, jul./dez., 1999.

RESSIGNIFICAÇÃO. *In*: DICIONÁRIO online de português. Porto: 7Graus, 2019. Disponível em: <https://www.dicio.com.br/indole/>. Acesso em: 10 nov. 2019.

REZENDE, Vera Lucia Ferreira Motta. Planos, regulação urbanística e intervenções no Rio de Janeiro: diferenças entre pensar e produzir a cidade. *In*: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO, 3., 2014, São Paulo. **Anais [...]**. São Paulo: ANPARQ, 2014. p. 1-16. Disponível em: http://www.anparq.org.br/dvd-enanparq-3/htm/Artigos/ST/ST-CDR-001-2_REZENDE.pdf. Acesso em: 20 fev. 2021.

REZENDE, Vera F.; LEITÃO, Gerônimo. Lucio Costa e o Plano Piloto para a Barra da Tijuca: a vida é mais rica e mais selvagem que os planos urbanísticos. **Urbana**, Campinas, v. 6, n. 8, p. 673-693, jun. 2014. Disponível em: file:///C:/Users/zenyb/Downloads/Lucio_Costa_e_o_plano_piloto_para_a_barra_da_Tijuc.pdf. Acesso em: 26 abr. 2021.

RIBEIRO, Amarolina. Distribuição de energia elétrica no Brasil. *In*: BRASIL ESCOLA. **Geografia**. [S.l.]: Brasil Escola, c2022. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/geografia/distribuicao-energia-eletrica-no-brasil.htm>. Acesso em 05 de março de 2022. (ilustração)

RIBEIRO, Maria Alice. O mercado de trabalho na cidade de São Paulo. *In*: SILVA, Sérgio S.; SZMRECSÁNYI, Tamás (org.). **História econômica da Primeira República**. 2. ed. rev. São Paulo: Edusp, 2002. p. 341-368.

RIO DE JANEIRO (Estado). **Decreto-lei nº 2, de 11 de abril de 1969**. Define os bens integrantes do patrimônio histórico, artístico e paisagístico do Estado da Guanabara e institui medidas para a sua proteção. *In*: **Legislação Estadual**. Rio de Janeiro: INEPAC, [2005]. p. 2. Disponível em: http://www.inepac.rj.gov.br/application/assets/img//site/LegislacaoEstadual_110ut05.pdf. Acesso em: 20 jul. 2020.

RIO DE JANEIRO (RJ). **Decreto nº 35. 879, de 5 de julho de 2012**. Dispõe sobre o Rio como Patrimônio da Humanidade e dá outras providências. Rio de Janeiro: Leis Municipais, 2012. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/rj/r/rio-de-janeiro/decreto/2012/3587/35879/decreto-n-35879-2012-este-ato-ainda-nao-esta-disponivel-no-sistema>. Acesso em: 29 nov. 2021.

RIO DE JANEIRO (RJ). **Decreto nº 23.162 de 21 de julho de 2003**. Institui o registro de bens culturais de natureza imaterial que constituem patrimônio cultural carioca e dá outras providências. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2003. Disponível em: http://www0.rio.rj.gov.br/patrimonio/pastas/legislacao/dec_23162.pdf. Acesso em: 12 dez. 2021.

RIO DE JANEIRO (RJ). **Decreto-Lei, nº 2, de 11 de abril de 1969**. Define os bens integrantes do Patrimônio Histórico, Artístico e Paisagístico do Estado da Guanabara e institui medidas para a sua proteção. Rio de Janeiro: INEPAC, [2005]. Disponível em: http://www.inepac.rj.gov.br/application/assets/img//site/LegislacaoEstadual_110ut05.pdf. Acesso em: 2 jan. 2021.

RIO DE JANEIRO (RJ). **Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro**. 2. ed. rev. e ampl. Rio de Janeiro: Centro de Estudos da Procuradoria-Geral do Município, 2010. Disponível em: https://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4946719/4126916/Lei_Organica_MRJ_comaltdo205.pdf. Acesso em: 29 nov. 2021.

RIO DE JANEIRO (RJ). **Lei nº 2.608 - de 12 de dezembro de 1997**. Declara Como Área de Proteção do Ambiente Cultural - Apac, o terreno e tomba a edificação que menciona e dá outras providências. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, [20--]. Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/6307132/4166466/023APACRUAQUIDAB A32016121997DECRETO2608.pdf>. Acesso em: 11 dez. 2021.

RIO DE JANEIRO (RJ). **Lei Complementar nº 16, de 4 de julho de 1992**. Dispõe sobre a política urbana do município, institui o plano diretor decenal da cidade do Rio de Janeiro e dá outras providências. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, [20--]. p. 1-11. Disponível em: http://www0.rio.rj.gov.br/patrimonio/pastas/legislacao/plano_diretor_edicao_red uzida_comentada.pdf. Acesso em: 4 dez. 2021.

RIO DE JANEIRO (RJ). **Lei nº 161 de 05 de maio de 1980**. Dispõe sobre o Conselho Municipal de Proteção ao Patrimônio Cultural do Rio de Janeiro e dá outras providências. Rio de Janeiro: Leis Municipais, [20--]. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/rj/r/rio-de-janeiro/lei-ordinaria /1980/17/161/lei-ordinaria-n-161-1980-dispoe-sobre-o-conselho-municipal-de-protacao-ao-patrimonio-cultural-do-rio-de-janeiro-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 29 nov. 2021.

RIO DE JANEIRO (RJ). Secretaria Municipal de Planejamento Urbano. **Áreas de Proteção do Ambiente Cultural**. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, [2014?]. Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/web/irph/apac>. Acesso em: 5 dez. 2021.

RIO DE JANEIRO (RJ). Secretaria Municipal de Urbanismo. **Glossário A-Z**. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, [2020?]. Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/web/smu/glossario>. Acesso em: 05 maio 2022.

RIO DE JANEIRO (Estado). **Constituição do Estado do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: TCE, 1989. Disponível em: https://www.tce.rj.gov.br/documents/10192/14197/Constitui%C3%A7%C3%A3o_Estadual_MAIO_2016.pdf. Acesso em: 22 nov. 2021.

RIO DE JANEIRO (Estado). **Projeto de lei nº 1883/2016**. Ementa: dispõe sobre o sistema de proteção do patrimônio cultural do Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: ALERJ, 2016. Disponível em: <http://alerjln1.alerj.rj.gov.br/scpro1519.nsf/1061f759d97a6b24832566ec0018d832/31b6118fcf03f99b83257fcd0056613d?OpenDocument>. Acesso em: 19 maio 2020.

RIO DE JANEIRO. **Lei nº. 2.038, de 19 de novembro de 1993**. Cria Área de Proteção do Ambiente Cultural no entorno da antiga Companhia de Fiação e Tecidos Confiança, tomba imóveis e dá outras providências. Rio de Janeiro: Câmara Municipal do Rio de Janeiro, 19 nov. 1993. Disponível em: http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4355790/4107511/vila_isabel_lei2038_fabr_confianca.pdf. Acesso em: 11 dez. 2021.

RODRIGUES, Antonio Edmilson Martins; MELLO, Juliana Oakim Bandeira de. As reformas urbanas na cidade do Rio de Janeiro uma história de contrastes. **Acervo**, Rio de Janeiro, v. 28, n. 1, p. 19-53, jan./jun. 2015. Disponível em: <http://revista.arquivonacional.gov.br/index.php/revistaacervo/article/view/589/587>. Acesso em: 4 mar. 2021.

RODRIGUES, Angela Rosch. Patrimônio industrial e os órgãos de preservação na cidade de São Paulo. **Revista CPC**, São Paulo, n. 14, p. 30-56, maio/out. 2012. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/cpc/article/view/45355/48967>. Acesso em: 15 jun. 2022.

RODRIGUES, Sophia Leal. A gênese dos museus de artes industriais e decorativas. **Revista Vox Musei Arte e Patrimônio**, Campinas, v. 1, n. 2, p. 389-402, 2013. Disponível em: https://repositorio.ul.pt/bitstream/10451/9166/2/ULFBA_PER_Sofia%20Leal%20Rodrigues.pdf. Acesso em: 14 jan. 2022.

RUBINO, Silvana; MENEGUELLO, Cristina. Preservação industrial no Brasil. **Oculum Ensaios**, Campinas, v. 1, p. 125-132, 2005. Disponível em: <http://periodicos.puc-campinas.edu.br/seer/index.php/oculum/article/view/797/777>. Acesso em: 30 nov. 2019.

SABOYA, Renato. Urbanismo e planejamento urbano no Brasil: 1875 a 1992. *In*: SABOYA, Renato (ed). **Urbanidades: Urbanismo, Planejamento Urbano e Planos Diretores**, Santa Catarina, 10 nov. 2008. Disponível em: <https://urbanidades.arq.br/2008/11/10/urbanismo-e-planejamento-urbano-no-brasil-1875-a-1992/>. Acesso em: 23 fev. 2021.

SALDANHA, Carlos Fernando Furtado. **Meios de transporte coletivos de tração animal na cidade do Rio de Janeiro (1838-1892)**. Orientador: Maurício de Almeida Abreu. 2008. 67 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008. Disponível em: <http://objdig.ufrj.br/16/teses/772294.pdf>. Acesso em: 7 fev. 2021.

SALLES, Tema Bessa. Patrimônio industrial: palavras, imagens e práticas. **Revista Historiar**. Vale do Acaraú, v. 07, n. 13, p. 80-101, 2015.2. Disponível em: <https://historiar.uvanet.br/index.php/1/article/download/214/188/pdf>. Acesso em: 2 jun. 2022.

SANT'ANNA, Márcia. Preservação como prática: sujeitos, objetos, concepções e instrumentos. *In*: REZENDE, Maria Beatriz; GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (org.). **Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural**. Rio de Janeiro; Brasília: IPHAN; DAF; Copedoc, 2015. Disponível em: [http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Preserva%C3%A7%C3%A3o%20pdf\(1\).pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Preserva%C3%A7%C3%A3o%20pdf(1).pdf). Acesso em: 12 ago. 2020.

SANTOS, Leonardo Soares dos. A constituição do subúrbio na cidade do Rio de Janeiro na virada do século XIX: um passeio pela literatura. **Chão Urbano**,

ano 11, n. 4, p. 19-53, jul./ago. 2011. Disponível em:
<http://www.chaourbano.com.br/adm/revistas/arquivos/revista74.pdf>. Acesso em:
4 mar. 2021.

SANTOS, Mariza Veloso Motta. Nasce a Academia SPHAN. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, Rio de Janeiro, n. 24, p. 77-95, 1996. Disponível em: <portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/RevPat24.pdf>. Acesso em: 9 dez. 2020.

SANTOS, Paulo Cesar dos. **Produtos da terra**: tempo, espaço e técnica nas exposições industriais (1861-1922). Orientador: Kênia Sousa Rios. 2016. 298 f. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2016. Disponível em:
https://repositorio.ufc.br/bitstream/riufc/16443/1/2016_tese_pcsantos.pdf. Acesso em: 14 jun. 2022.

SÍTIO Unesco. *In*: PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. **Instituto Rio Patrimônio da Humanidade**. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, [2012]. Disponível em: <https://www.rio.rj.gov.br/web/irph/sitio-unesco>. Acesso em: 12 dez. 2021.

SCAPATICIO, Márcia. Como a energia elétrica chega nossa casa. *In*: NOVA Escola: Fundação Lemman, [S.l.], 27 ago. 2016. Disponível em:
<https://novaescola.org.br/conteudo/69/como-a-energia-eletrica-chega-a-nossas-casas#:~:text=Nas%20hidrel%C3%A9tricas%2C%20a%20queda%2Dd,pelas%20linhas%20de%20alta%20tens%C3%A3o>. Acesso em: 5 mar. 2022.

SCHAAL, Dirk. Museums and industrial heritage: history, functions, perspectives. *In*: **Industrial heritage sites transformation**. New York, London: Routledge Taylor and Francis Group, 2015. p. 146-153. Disponível em:
https://books.google.com.br/books?hl=en&lr=&id=eoo9BAAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA146&ots=fD0dmLJmrR&sig=rLkP4ijb3ioEhOoKdfUBsDrdNyE&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false. Acesso em: 30 dez. 2021.

SCHEINER, Tereza. Museu, museologia e a ‘relação específica’: considerações sobre os fundamentos teóricos do campo museal. **Ciência e Informação**, Brasília, DF, v. 42, n. 3, p. 358-378, 2013. Disponível em:
<http://revista.ibict.br/ciinf/article/view/1368/1547>. Acesso em: 22 jan. 2022.

SCHEINER, Tereza Cristina Moletta. Repensando o museu integral: do conceito a prática. *In*: **Boletim Museu Paraense Emílio Goeldi**, Belém, v. 7, n.1, p.15-30, jan./abr. 2012. Disponível em:
<https://www.scielo.br/j/bgoeldi/a/cSJ5xdKWRhL9fQTfkQvyJMc/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 22 jan. 2022.

SCHEINER, Tereza Cristina Moletta. As bases ontológicas do Museu e da Museologia. *In*: SIMPÓSIO MUSEOLOGIA, FILOSOFIA E IDENTIDADE NA AMÉRICA LATINA E CARIBE. ENCONTRO REGIONAL, 8, 1999. Coro. **Anais [...]**. CORO: ICOFOM LAM, 1999. p.133-143. Disponível em:

<https://icofom.mini.icom.museum/wp-content/uploads/sites/18/2018/12/99.pdf>. Acesso em: 16 jan. 2022.

SCHWEIBENZ, W. Le musée virtuel. **Les nouvelles de L'ICOM**, v. 57, n. 3, 2004. Disponível em: <https://www.icom-musees.fr/sites/default/files/2018-09/Vol57n3%2C2004.pdf>. Acesso em: 24 maio 2020.

SEARA, Berenice. **Guia de roteiros do Rio antigo**. 2 ed. Rio de Janeiro: O Globo, 2004.

SERRA, Ordep José Trindade. **O simbolismo da cultura**. Salvador: Centro Editorial e Didático da UFBA, 1991.

SEVERINO, Carlos Molinari Rodrigues. **Mestres estrangeiros**: operariado nacional: resistências e derrotas no cotidiano da maior fábrica têxtil do Rio de Janeiro (1890 - 1920). Orientador: Teresa Cristina Novaes Marques. 2015. 259 f. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade de Brasília, Brasília, 2015. Disponível em: https://repositorio.unb.br/bitstream/10482/20424/1/2015_CarlosMolinariRodriguesSeverino.pdf. Acesso em: 7 fev. 2021.

SILVA, Gracilda Alves de Azevedo. **Bangu 100 anos**: a fábrica e o bairro. Rio de Janeiro: Sabiá Produções Artísticas, 1989.

SILVA, Hélio; CARNEIRO, Maria Cecília Ribas. **Desenvolvimento e democracia 1956-1960**. São Paulo: Três, 1998.

SILVA, Laete Costa. Ecolimite e contenção de favela: o caso do morro da favela Santa Marta. *In*: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, 16., 2015, Belo Horizonte. **Anais [...]**. Belo Horizonte, 18-22, maio, 2015, p. 1-11. Disponível em: <http://anais.anpur.org.br/index.php/anaisenanpur/article/view/2367/2346>. Acesso em: 13 maio 2021.

SILVA, Leonardo Mello e. Patrimônio industrial: passado e presente. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, Brasília, DF, n. 4, p. 1-5, mar./abr., 2006. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/patrimonio_industrial_passado_e_presente.pdf. Acesso em: 18 set. 2021.

SILVA, Luiz Eduardo Pinheiro da. As áreas de proteção do ambiente cultural (APAC). **Guia das APACs**: corredor cultural. Rio de Janeiro, ano 2, n. 2, p. 1-24, 2012. Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/6433361/4172404/guia02.compressed.pdf>. Acesso em: 6 dez. 2021.

SILVA, Maria Lais Pereira da. **Os transportes coletivos na cidade do Rio de Janeiro**: tensões e conflitos. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes; DGDIC, 1992.

SILVA, Maykon da. **As transformações espaciais da cidade do Rio de Janeiro a partir dos investimentos em infraestrutura para a Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016**. Rio de Janeiro: PUC/Departamento de Geografia, 2018. p. 1-15. Disponível em: http://www.puc-rio.br/Pibic/relatorio_resumo2015/relatorios_pdf/ccs/GEO/GEO-Maykon%20da%20Silva.pdf. Acesso em: 8 fev. 2021.

SILVA, Raquel Barbosa da. **O PRESERVE e os museus**: análise da preservação do patrimônio ferroviário musealizado brasileiro. Orientador: Marcus Granato. 2017. 124f. Dissertação (Mestrado em Museologia e Patrimônio) - Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2017. Disponível em: http://www.unirio.br/ppg-pmus/raquel_barbosa_da_silva.pdf. Acesso em: 30 jan. 2022.

SILVA, Ronaldo André Rodrigues da. Patrimônio industrial: propostas de musealização no Brasil. *In*: CONGRESSO INTERNACIONAL SOBRE PATRIMÔNIO INDUSTRIAL, 2, 2014. Porto. **Caderno de Resumos**: TICCIH, Porto, p. 1-14, jan. 2014. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/265851088_Patrimonio_Industrial_Propostas_de_Museizacao_no_Brasil. Acesso em: 20 mar. 2022.

SILVA, Viviane Fernandes. **O bondinho de Santa Teresa**: meio de transporte e patrimônio trilhando a memória e identidade do bairro. Orientador: Ynaê Lopes dos Santos. 2020. 175 f. Dissertação (Mestrado em História, Política e Bens Culturais) - Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 2020. Disponível em: <https://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/30309/Disserta%C3%A7%C3%A3o%20impress%C3%A3o%20para%20entrega%20final.pdf?sequence=1>. Acesso em: 2 fev. 2022.

SILVEIRA, Jorge Luís Rocha da. **A fusão da Guanabara & Rio de Janeiro**: memórias de vietcongues e do poder judiciário fluminense. Orientador: Osvaldo Munteal Filho. 2008. 551 f. Tese (Doutorado em História) – Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008. Disponível em: <https://www.bdtd.uerj.br:8443/bitstream/1/13042/1/Tese%20Jorge%20Luis%20Silveira%20V1.pdf>. Acesso em: 26 abr. 2021.

SOARES, Anauene Dias. Destruição do patrimônio cultural: crime de guerra. **Revista Via Iuris**, Bogotá, n. 25, p. 145-159, jul./dez. 2018. Disponível em: <https://revistas.libertadores.edu.co/index.php/Vialuris/article/view/850/862>. Acesso em: 11 ago. 2021.

SOARES, Eduardo Coelho Maxnuck. **As intervenções urbanas na cidade do Rio de Janeiro e o governo Carlos Lacerda no recém-criado estado da Guanabara (1960/65)**. Orientador: Almir Pita Freitas Filho. 2010. 40 f. Monografia (Bacharelado em Economia) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2010. Disponível em:

<https://pantheon.ufrj.br/bitstream/11422/2014/1/ECMSoares.pdf>. Acesso em: 30 mar. 2021.

SOARES, Luiz Carlos. A escravidão industrial no Rio de Janeiro do século XIX. *In*: CONGRESSO BRASILEIRO DE HISTÓRIA ECONÔMICA, 5.; CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DE HISTÓRIA DE EMPRESAS, 6.; CONGRESSO INTERNACIONAL DE HISTÓRIA ECONÔMICA, 6., 2003, Caxambu. **Anais [...]**. Caxambu: ABPHE, 2003, p. 1-27. Disponível em: http://www.abphe.org.br/arquivos/2003_luiz_carlos_soares_a-escravidao-industrial-no-rio-de-janeiro-do-seculo-xix.pdf. Acesso em: 29 jul.2021.

SOCIEDADE DOS ENGENHEIROS E ARQUITETOS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. **A casa de máquinas e a estação de tratamento da Glória**. Rio de Janeiro: [s.n.], 2010. Folheto comemorativo dos 148 anos e da restauração da "Casa de Machinas" da antiga Estação de Tratamento da Glória 1862-2010.

SOTRATTI, Marcelo Antônio. Revitalização. *In*: REZENDE, Maria Beatriz; GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (org.). **Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural**. Rio de Janeiro, Brasília: IPHAN; DAF; Copedoc, 2015. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/dicionarioPatrimonioCultural/detalhes/58/revitalizacao>. Acesso em: 10 out. 2019.

SOUZA-LOBO, E. **A classe operária tem dois sexos**. São Paulo: Brasiliense, 1991. Disponível em: <https://www.expressaopopular.com.br/loja/wp-content/uploads/2021/02/A-clase-oper%C3%A1ria-Vsite.pdf>. Acesso em: 9 out. 2021.

TABORDA, Marcia E. De Coimbra ao Rio de Janeiro: os violeiros da família Couceiro e sua participação nas exposições regionais e internacionais. **Boletim do Arquivo da Universidade de Coimbra**, Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, v. 19, p. 291-321, 2016. Disponível em: <https://digitalis-dsp.uc.pt/bitstream/10316.2/39138/1/De%20Coimbra%20ao%20Rio%20de%20Janeiro.pdf>. Acesso em: 11 jul. 2022.

TAMASO, Izabela M. Por uma distinção dos patrimônios em relação à história, à memória e à identidade. *In*: PAULA, Zueleide Casagrande de; MENDONÇA, Lúcia Glicério; ROMANELLO, Jorge Luis (org.). **Polifonia do patrimônio**. Londrina: Eduel, 2012. p. 21-45.

TARDY, Cécile; DODEBEI, Vera. Introdução. *In*: TARDY, Cécile; DODEBEI, Vera (Org.). **Memória e novos patrimônios**. Marseille: OpenEdition Press., 2015. p. 7-17. Disponível em: <http://books.openedition.org/oep/417>. Acesso em: 20 ago. 2021.

THIESEN, Beatriz Valladão. Arqueologia industrial ou arqueologia da industrialização? Mais que uma questão de abrangência. **Revista Eletrônica do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, Brasília, DF, v. 4, p. 1-4, 2006.

TICCIH-BRASIL. **Fórum patrimônio industrial**. Assis: Unesp, 2021. Disponível em: <https://ticcihbrasil.com.br>. Acesso em: 20 set. 2021.

TICCIH-BRASIL. **Visualizador cartográfico**. Assis: UNESP, 2022. Disponível em: <https://ticcihbrasil.com.br/>. Acesso em: 15 nov. 2019.

TICCIH-ESPANHA. **Carta de Sevilha de Patrimonio Industrial 2018**: los retos del siglo XXI. *In*: SEMINARIO DE PAISAJES INDUSTRIALES DE ANDALUCÍA PENSANDO EL PATRIMONIO INDUSTRIAL: los retos del siglo XXI, 7. 2018, Espanha: Centro de Estudios Andaluces, 2018. Disponível em: https://www.centrodeestudiosandaluces.es/noticias/descargar/1888/documento/3563/FI00119_PaisajesIndustriales_ok_04022019.pdf. Acesso em: 18 maio 2020.

TICCIH. **Carta de Nizhny Tagil**. Comitê Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial, 2003. Traduzida pela APPI – Associação Portuguesa para o Patrimônio Industrial. Disponível em: <https://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf> Acesso em: 4 set. 2021

TICCIH. **Taipei declaration for asian industrial heritage**. Taiwan, 5-8 nov. 2012. Disponível em: <https://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/10/TaipeiDeclarationForAsianIndustrialHeritageT.pdf>. Acesso em: 16 set. 2020.

TRANJAN, Cristina Grafanassi. A fábrica de pólvora e o Jardim Botânico no Rio de Janeiro. **Revista Interface**, Rio de Janeiro, v. 1, n. 14, p. 94-105, jan./jun. 2011. Disponível em: <https://revistas.ufrj.br>. Acesso em: 12 mar. 2022.

TRETTIN, Alexandre. **O derrame de moedas falsas de cobre na Bahia (1823-1829)**. Orientador: Dilton Oliveira Araújo. 2010. 188 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2010. Disponível em: https://ppgh.ufba.br/sites/ppgh.ufba.br/files/18_o_derrame_de_moedas_falsas_de_cobre_na_bahia_1823-1829.pdf. Acesso em: 24 jan. 2022.

UMA IMPORTANTE empresa brasileira: a Companhia Hanseática, a mais nova e a mais popular das nossas fábricas de cerveja. **Fon-Fon**, Rio de Janeiro, ano 16, n. 36, 7 set. 1922. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=102237&pasta=ano%20192&pesq=&pagfis=518>. Acesso em: 3 fev. 2022.

UNESCO. **Convenção para a salvaguarda do patrimônio cultural imaterial**. Paris: Unesco, 2006. Disponível em:

<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Convencao%20Salvaguarda%20Patrim%20Cult%20Imaterial%202003.pdf>. Acesso em: 26 ago. 2021.

UNESCO. **Operational guidelines for the implementation of the world heritage convention**. Paris: UNESCO World Heritage Centre, 2013. Disponível em: <https://en.unesco.org/>. Acesso em: 29 jul. 2020.

UNESCO. **Recomendação de Paris**. In: INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. Paris: UNESCO, 15 nov. 1989. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Recomendacao%20Paris%201989.pdf>. Acesso em: 6 ago. 2021.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE BRASÍLIA. **Cristo Redentor é eleito uma das novas sete maravilhas do mundo**. Brasília, DF: Centro de Excelência em Turismo, 2014. Disponível em: https://cet.unb.br/index.php?option=com_content&view=article&id=123:cristo-redentor-e-eleito-uma-das-novas-sete-maravilhas-do-mundo&catid=34&Itemid=101. Acesso em: 10 mar. 2021.

VAINFAS, Ronaldo; FARIA, Sheila de Castro; FERREIRA, Jorge; SANTOS, Georgina dos. **História: o mundo por um fio: do século XX ao XXI**. São Paulo: Saraiva, 2010. v. 3.

VAN MENSCH, Peter. **Toward a methodology of museology**. 1992. 68 f. Tese (PHD) - Universidade de Zagreb, Faculdade de Filosofia, Zagreb, 1992. Disponível em: <http://emuzeum.cz/admin/files/Peter-van-Mensch-disertace.pdf>. Acesso em: 24 maio 2020.

VARINE-BOHAN, Hughes de. **Patrimônio cultural: a experiência internacional**. São Paulo: FAUUSP/Iphan, 1975. Notas de aula, 12.8.1974.

VARINE-BOHAN, Hughes de. Repensando o conceito de museu. In: BASES teóricas da Museologia. Rio de Janeiro, 2001. p.1-5. Apostila de curso.

VIEIRA, Flávio. Os caminhos ferroviários brasileiros. In: **I Centenário das ferrovias brasileiras**. Rio de Janeiro: IBGE, 1954. p. 87-176. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv13968.pdf>. Acesso em: 3 fev. 2022.

VELLOSO, Mônica Pimenta. **As tradições populares na Belle Époque carioca**. Rio de Janeiro: Funarte, 1988.

VERSIANI, Flávio R.; CONSIDERA, Claudio M.; REIS, José Guilherme Almeida dos. Indústria. In: ESTATÍSTICAS históricas do Brasil: séries econômicas, demográficas e sociais de 1550 a 1988. 2 ed. rev. e atual. v. 3. Rio de Janeiro: IBGE, 1990. (Séries estatísticas). Disponível em:

<https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv21431.pdf>. Acesso em: 29. jun. 2021.

VERSIANI, Flávio Rabelo; VERSIANI, Maria Teresa R. O. A industrialização brasileira antes de 1930: uma contribuição. **Revista USP**, São Paulo, v.5. n.1, p. 37-63, 1975. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/ee/article/view/147377/140931>. Acesso em: 15 fev. 2022.

VILLAÇA, Flávio. Dilemas do plano diretor. *In*: CEPAM. **O município no século XXI: cenários e perspectivas**. São Paulo: Fundação Prefeito Faria Lima, 1999a.

VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. *In*: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (org.) **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: Edusp, 1999b. p. 169-243. Disponível em: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/4449703/mod_resource/content/1/FI%C3%A1vio%20Villa%C3%A7a%20-%20Uma%20contribuicao%20para%20a%20historia%20do%20planejamento%20urbano%20no%20Brasil.pdf%3E. Acesso em: 29 jun. 2021.

VICHNEWSKI, Henrique Telles. AS INDÚSTRIAS MATARAZZO: patrimônio industrial no interior paulista (1920 - 1960). *In*: ENCONTRO REGIONAL DE HISTÓRIA, 17., 2004. Campinas. **Anais [...]**. Campinas, set. 2004, p. 1-8. [CD Rom].

XAVIER, Aline Romeu; MOREIRA, Marisa. Patrimônio cultural e intervenção urbana. **Rio Patrimônio Cultural: Revista do Patrimônio Cultural da cidade do Rio de Janeiro**, Rio de Janeiro, ano 2, n. 2, p. 6-9, dez. 2012. Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/6442824/4172717/revista2.compressed.pdf>. Acesso em: 4 dez. 2021.

XAVIER, Priscilla. Cidade Maravilhosa: exploração dos sentidos de uma metonímia. **Redisco**, Vitória da Conquista, v. 12, n. 2, p. 45-70, 2017. Disponível em: <https://periodicos2.uesb.br/index.php/redisco/article/view/2386/1973>. Acesso em: 4 mar. 2021.

XAVIER, Priscilla Oliveira. **Cidade maravilhosa: imaginário, mito e identidade**. Orientador: Soraya Silveira Simões. 2017. 274. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2017. Disponível em: <http://objdig.ufrj.br/42/teses/859369.pdf>. Acesso em: 15 fev. 2022.

WANDERLEY, Andrea C. T. O Prefeito Pereira Passos (1836-1913) e o fotógrafo Augusto Malta (1864-1957). **Brasiliana Fotográfica**, Rio de Janeiro,

10 mar. 2017. Não paginado. Disponível em:
<http://brasilianafotografica.bn.br/?p=7566>. Acesso em: 12 mar. 2021.

WEID, Elisabeth von der. **O bonde como elemento de expansão urbana no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Fundação Casa de Rui Barbosa, 1997, p. 1-30. Disponível em:
<http://rubi.casaruibarbosa.gov.br/bitstream/20.500.11997/890/1/WEID%2c%20E.%20-%20O%20bonde%20como%20elemento%20de%20expans%c3%a3o%20urbana.pdf>. Acesso em: 29 jul.2021.

WEID, Elisabeth Von der; BASTOS, Ana Marta Rodrigues. **O Fio da meada: estratégia de expansão de uma indústria têxtil: Companhia América Fabril: 1878-1930**. Rio de Janeiro: Fundação Casa de Rui Barbosa; Confederação Nacional da Indústria, 1986.

FONTES PRIMÁRIAS

ARCHIVO da Exposição da Indústria Nacional: acta, pareceres, decisões do jury geral da Exposição da Indústria Nacional realizada no Rio de Janeiro em 1881. **Biblioteca da Associação Industrial**. Rio de Janeiro: [Typographia Nacional], 1882. Disponível em:
<https://www2.senado.leg.br/bdsf/item/id/222303>. Acesso em: 23 jun. 2022.

BARRETTO, Rozendo Moniz. **Exposição Nacional de 1875**: notas e observações. Rio de Janeiro, [Typographia Nacional], 1876. Disponível em:
<https://www.literaturabrasileira.ufsc.br/documentos/?action=download&id=38948>. Acesso em: 11 jul. 2022.

CUNHA, Antonio Luiz Fernandes da. **Relatório geral da Exposição Nacional de 1861 e Relatório dos Juries Especiais**. Rio de Janeiro: [Typografia do Diário do Rio de Janeiro], 1862. Disponível em:
<https://bd.camara.leg.br/bd/handle/bdcamara/22502>. Acesso em: 21 jun. 2022.

O AUXILIADOR da Indústria Nacional. Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional. Rio de Janeiro: [Typographia Universal de Laemmert], n.1, 1875. Disponível em:
<https://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=302295&Pesq=%22Gary%22&pagfis=20637>. Acesso em: 27 abr. 2020.

O AUXILIADOR da Indústria Nacional. Rio de Janeiro: Sociedade Auxiliadora da Industria Nacional, n. 4, abr. 1888. Disponível em:
http://memoria.bn.br/pdf/302295/per302295_1886_00056.pdf. Acesso em: 4 jul. 2022.

REGO, Antonio José de Souza. **Relatório da 2ª Exposição Nacional de 1866**. Rio de Janeiro, [Typographia Nacional], 2ª parte, 1869. Disponível em:

<https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=coo.31924019972011&view=1up&seq=9&skin=2021>. Acesso em: 30 jun. 2022.

TERCEIRA EXPOSIÇÃO NACIONAL EM 1873. Relatório do Secretário Geral do Juri da Exposição Joaquim Manoel de Macedo. Rio de Janeiro: [Typographia da Reforma], 1875. Disponível em: <https://www.literaturamaranhense.ufsc.br/documentos/?action=download&id=43225>. Acesso em: 24 jun. 2022.

APÊNDICES

APÊNDICE A - Relação dos empreendimentos fabris e industriais da cidade do Rio de Janeiro a partir de meados do século XIX e as infraestruturas que deram suporte a industrialização carioca que ainda se encontram no cenário urbano da cidade

Nº	Estabelecimento original	Situação atual	Produção/ Função	Instalação	Local
1	A Guitarra de Prata	Fechada	Instrumentos musicais	Fabril	Centro
2	A Mala Inglesa	Fechada	Malas	Fabril	Centro
3	Alfândega	Centro Cultural Casa França-Brasil	Cobrança de tarifas	Infraestrutura	Centro
4	Armazéns da servidão central da linha férrea	Studio do Cais (estúdio fotográfico)	Armazenamento	Infraestrutura	Centro
5	Armazéns da zona portuária	Espaço para eventos culturais	Armazenamento	Infraestrutura	Centro
6	Cabine 3 de sinalização da antiga Estrada de Ferro central do Brasil	Museu de Sinalização Ferroviária	Sinalização ferroviária	Infraestrutura	Engenho Novo
7	Casa da Moeda do Rio de Janeiro (1743-1814)	Paço Imperial	Moedas	Fabril	Centro
8	Casa da Moeda do Rio de Janeiro (1814-1868)	Museu da Casa da Moeda do Brasil	Moedas, medalhas, selos e cédulas	Fabril	Centro
9	Casa da Moeda do Brasil (1868-1983)	Arquivo Nacional	Moedas, medalhas, cédulas, estampilhas, selos, apólices, letras de câmbio e papéis valorados	Fabril	Centro
10	Casa de Máquinas e Oficina da Companhia de Ferro-Carril Jardim Botânico	Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB)/RJ	Eletricidade	Infraestrutura	Flamengo
11	Cassino Bangu (Sociedade Musical Progresso de Bangu)	Bangu Atlético Clube (sede social)	Lazer	Infraestrutura	Bangu
12	City Improvements Company Limited.	Sociedade de Engenheiros e Arquitetos do Estado do Rio de Janeiro (SEAERJ)	Tratamento de esgoto	Infraestrutura	Glória
13	Companhia de Carris Urbano	Centro Cultural Light	Eletricidade	Infraestrutura	Centro
14	Companhia de Fiação e Tecidos Confiança Industrial	Supermercado Extra Boulevard	Tecidos	Fabril	Vila Isabel
15	Companhia de Gaz	Abandonada [Naturgy]	Gás	Fabril	Centro

16	Companhia Docas de Santos (sede)	Superintendência do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN/RJ)	Porto	Infraestrutura	Centro
17	Companhia Estadual do Gás (CEG)	Residência particular	Gás	Fabril	Leblon
18	Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II	Estrada de Ferro Central do Brasil	Transporte	Infraestrutura	Centro
19	Companhia Hanseática Brahma	Supermercado Extra e Centro Coreográfico da Prefeitura do Rio de Janeiro	Cerveja	Fabril	Tijuca
20	Companhia Luz Steárica	Só restou as chaminés	Velas e sabões	Fabril	São Cristóvão
21	Companhia Nacional de Navegação Costeira (sede)	Espaço alternativo para eventos culturais (esporádicos)	Navegação de carga	Infraestrutura	Zona portuária
22	Companhia Nacional de Tecidos Nova América	Shopping Nova América	Tecidos	Fabril	Del Castilho
23	Companhia Progresso Industrial do Brasil (Fábrica Bangu)	Bangu Shopping	Tecidos	Fabril	Bangu
24	Companhia Usinas Nacionais (Fábrica do Açúcar Pérola)	Só restou a chaminé	Açúcar	Fabril	Zona portuária
25	Confiança Atlético Clube	Vila Olímpica e quadra do Grêmio Recreativo Escola de Samba Acadêmicos do Salgueiro	Clube esportivo	Infraestrutura	Vila Isabel
26	Docas D. Pedro II	Comissão Ação da Cidadania	Armazenamento/ reparos em navios	Infraestrutura	Gamboa
27	Empresa Metalúrgica Pagani & Castier Lda.	Estacionamento/depósito Grupo Latour (rede e concessionárias da Peugeot)	Metais	Fabril	Cidade Nova
28	Entrepasto de pesca	Centro Administrativo do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro	Armazenamento	Infraestrutura	Centro
29	Escola da Companhia de Fiação e Tecelagem Carioca	Residência particular	Ensino	Infraestrutura	Jardim Botânico
30	Estação de Passageiros de Hidroaviões do Aeroporto Santos Dumont	Instituto Histórico- Cultural da Aeronáutica	Transporte	Infraestrutura	Centro
31	Estação e Cocheira da Companhia Ferro-Carril Vila Guarani	Abandonada	Transporte	Infraestrutura	Sato Cristo
32	Estação Ferroviária do Matadouro de Santa Cruz	Desativada	Transporte	Infraestrutura	Santa Cruz
33	Estação Ferroviária Francisco Sá	Abandonada	Transporte	Infraestrutura	São Cristóvão

34	Estação Ferroviária Leopoldina	Abandonada	Transporte	Infraestrutura	Zona portuária
35	Estação Telefônica (primeira da zona sul)	Centro Cultural Oi Futuro	Comunicação	Infraestrutura	Flamengo
36	Estádio Proletário Guilherme da Silveira Filho (Fábrica Bangu)	Estádio de Futebol (Moça Bonita)	Campeonatos de futebol	Infraestrutura	Bangu
37	Estrada de Ferro Corcovado	Estrada de Ferro Corcovado	Transporte	Infraestrutura	Cosme Velho
38	Fábrica Bhering	Espaço cultural e gastronômico	Chocolate, café e doces	Fábrica	Zona Portuária
39	Fábrica Cruzeiro (Companhia América Fábrica de Tecidos S.A.)	Condomínio residencial "Tijolinho" Só restou a chaminé	Tecidos	Fábrica	Vila Isabel
40	Fábrica de Armas da Fortaleza da Conceição	Sede do Serviço Geográfico do Exército	Armas e munição	Fábrica	Saúde
41	Fábrica de Cartucho e artefícios de guerra (Ministério do Exército)	Abandonada	Munição	Fábrica	Realengo
42	Fábrica de Fogões Progresso	Centro Cultural Fundação Progresso	Fogões e cofres	Fábrica	Lapa
43	Fábrica de Pólvoras	Museu Arqueológico Casa dos Pilões	Pólvora	Fábrica	Jardim Botânico
44	Fundição Cavina	Quadra da Escola de Samba Lins Imperial	Esculturas	Fábrica	Lins de Vasconcelos
45	Fundição Manoel Lino Costa	Abandonada	Esculturas	Fábrica	Saúde
46	Galpão de pintura de carros da Estrada de Ferro D. Pedro II	Museu do Trem	Pintura	Infraestrutura	Engenho de Dentro
47	Galpões da Estrada de Ferro Central do Brasil	Espaços culturais alternativos	Pátio de manobras	Infraestrutura	Gamboa
48	Galpão para a servidão central da linha férrea	Studio do Cais (fotográfico)	Manutenção	Infraestrutura	Santo Cristo
49	Garagem Poula	Abandonada	Estacionamento e hospedaria	Infraestrutura	Centro
50	Garagem e oficina de bondes de Santa Tereza	Museu do Bonde (fechado)	Manutenção de bondes	Infraestrutura	Santa Teresa
51	Gasômetro	Abandonado	Gás	Fábrica	São Cristóvão
52	General Electric S.A.	Abandonada	Lâmpadas	Fábrica	Jacarezinho
53	Imperial Casa da Moeda	Museu da Casa da Moeda	Moedas e barras de ouro	Fábrica	Centro
54	Matadouro Industrial de Santa Cruz	Ecomuseu do Quarteirão Cultural do Matadouro de Santa Cruz	Abatedouro	Fábrica	Sana Cruz
55	Moinho Fluminense	Abandonado	Trigo	Fábrica	Zona portuária

56	Moinho Inglez	Só restou a chaminé	Trigo	Fabril	Zona portuária
57	Oficina de trens da Estrada de Ferro Central do Brasil	Museu Cidade Olímpica (Nave do Conhecimento)	Manutenção	Infraestrutura	Engenho de Dentro
58	Perfumaria Kanitz	Abandonada	Perfumes e sabonetes	Fabril	Lapa
59	Refinaria Ramiro S.A. (Fábrica do Açúcar Brasil)	Só restou a chaminé	Açúcar	Fabril	Catumbi
60	Reservatório Morro do Inglês	Residência particular	Abastecimento de água	Infraestrutura	Cosme Velho
61	Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários e Trabalhadores Urbanos de Passageiro do Município do Rio de Janeiro	Sindicato	Proteção dos direitos trabalhistas	Infraestrutura	Centro
62	Standard Oil Company	Centro Universitário IBMEC	Combustível	Fabril	Centro
63	Trapiche Modesto Leal	Abandonado	Armazenamento	Infraestrutura	Zona portuária
64	Usina (oficina) de Bondes de Campo Grande	Diretoria de Serviço Oeste da Companhia de Limpeza Urbana do RJ	Manutenção	Infraestrutura	Campo Grande
65	Vila Avenida Caruso	Residência	Residência operária (portugueses)	Infraestrutura	Centro
66	Vila operária da Companhia de Fiação e Tecelagem Carioca (Chácara do algodão)	Restaurantes bares e ateliês	Residência operária	Infraestrutura	Jardim Botânico
67	Vila Operária da Companhia de Fiação e Tecidos Confiança Industrial	Residência	Residência operária	Infraestrutura	Vila Isabel
68	Vila Operária da Gamboa	Residência	Residência operária	Infraestrutura	Santo Cristo

Fonte: ANNUÁRIO administrativo, agrícola, profissional, mercantil e industrial dos Estados Unidos do Brasil e indicador para 1859-1929. Almanak Laemmert. Rio de Janeiro: [Companhia Typographica do Brazil], 1859-1929.

APÊNDICE B - Relação das indústrias localizadas nos distritos industriais da cidade do Rio de Janeiro

Campo Grande	Paciência	Palmares	Santa Cruz
Alfaparf Milano	Centrinel - Manufatura Zona Oeste S/A	B. J. Têxtil	Aciquímica Industrial Ltda.
Amalu Festas e Cia.	Lacca	Brafer Construções Metálicas S/A	AEDIN – Associação das Empresas do Distrito Industrial de Santa Cruz
Art-Latex	Sabonetes Augusto Caldas	Cobremax	AkzoNobel
Avva Química	Senai	Marmífera	Ball - Santa Cruz (embalagens de alumínio)
Brastêpera Beneficiamento de Metais LTDA.	Sesi	Pimax	Casa da Moeda do Brasil
Cloral	Transportes Zona Oeste	Vega Engenharia	CSN
Craft Engenharia	Yacxo	Vesúvius	Ceptis (autenticação e rastreamento)
Construtora Metropolitana	-	--	Cladtek (Metalúrgica)
Convenção (refrigerantes)	-	-	Dixi (farmacêutica)
Delly Kosmetic	-	-	Ecolab Química
Denge Engenharia e Consultoria Ltda.	-	-	ETEX (Gypsum) chapas construtivas, e pioneiros em drywall no Brasil
Embraval Soluções em Válvulas Industriais Ltda.	-	-	Expresso Guarani
Flowserve (equipamentos industriais)	-	-	Fábrica Carioca de Catalisadores
Franik Válvulas e Conexões Ltda.	-	-	Furnas (público)
Giannone Transportes	-	-	Gerdau
Herga	-	-	JPX Fabricante Manutenção e Reforma de Trocadores de Calor - Vasos de pressão - Reator industrial
Hermes	-	-	Katrium Indústrias Químicas S.A.
Mizu Cimentos Especiais	-	-	Liarte (polímeros e acrílicos para indústria têxtil)
MSSB	-	-	Liarte Metalquímica
Polimix	-	-	Messer Gases for Life
Quaker Houghton (fluidos industriais)	-	-	Morganite Brasil LTDA.
Queiroz Galvão	-	-	N.W. Fabricação e Comércio de Peças Industriais Ltda.
Sergen (engenharia)	-	-	Nouryon PPC (química)

SH Formas	-	-	Oil States – Oil States Industries, Inc.
Supermix (concreto)	-	-	Operesan Soluções Ambientais
Tecnosonda	-	-	Pan-Americana Indústrias Químicas – Unidade Santa Cruz
-	-	--	Rolls-Royce
--	-	-	Senai
-	--	-	Sesi
-	-	-	Siemens
-	-	-	Siniat Mineração
-	-	-	Specified Technologies Inc (desenvolvimento de sistemas inovadores de proteção contra incêndio)
-	-	-	Ternium
-	--	-	TKCSA (Thyssenkrupp Companhia Siderúrgica do Atlântico)
-	-	--	Vamtec Rio
-	-	-	WMS
EM IMPLANTAÇÃO			
F.I Industria e Comercio LTDA.	-	-	Adamastor
Plasmotek	-	Dancor	Bio-Manquinhos/Fiocruz)
Pionners Plastic	-	Novartis	-

Fonte: CODIN - Companhia de Desenvolvimento Industrial do Estado do Rio de Janeiro, Associação das Empresas do Distrito Industrial de Campo Grande (ADEDI), Associação das Empresas do Distrito Industrial de Santa Cruz (AEDIN).

APÊNDICE C - Informações em placas, banners e painéis, que identificam as antigas funções dos patrimônios industriais convertidos funcionalmente na cidade do Rio de Janeiro

Instalação (antiga): Alfândega
Instalação (atual): Centro Cultural Casa França-Brasil
Endereço: Rua Visconde de Itaboraí, 78, Centro

Ilustração 1 - Placa informativa localizada na lateral direita do prédio.



Foto: Zenilda Brasil, 2020.

Transcrição da placa:

“O edifício onde hoje funciona a Casa França-Brasil foi inaugurado em 1820, projetado por Granjean de Montigny, arquiteto da Missão Artística Francesa. Concebido como Praça do Comércio, abrigou posteriormente funções distintas como Alfândega, depósito de arquivos do Banco Ítalo-Germânico e II Tribunal do Júri. Em 1990, como iniciativa de Darcy Ribeiro, tornou-se um centro cultural. Restaurada em 2008, a Casa França-Brasil vem desenvolvendo exposições diversas, focadas na arte e cultura contemporâneas. Estabeleceu-se, assim, como um pólo ampliado de difusão e diálogo que encontra no estado do Rio de Janeiro um local de ressonância voltado para práticas artísticas. A partir de 2016, a Casa França-Brasil amplia o uso deste espaço para além de seu papel expositivo, comprometendo-se com um programa que atenda às demandas de formação de público e de profissionais da arte e da cultura, através de cursos, seminários e encontros”.

Instalação (antiga): Casa da Moeda do Rio de Janeiro
Instalação (atual): Centro Cultural Paço Imperial
Endereço: Praça XV de Novembro, nº 48, Centro

Ilustração 2 - Placa informativa localizada em frente aos remanescentes industriais.



Transcrição da placa:

“Casa da Moeda. Durante a restauração do Paço Imperial (1982-1985) métodos de arqueologia, arquitetura e história foram usados para identificar a feição do prédio em suas várias épocas. Neste local encontram-se vestígios da instalação dos fornos e da chaminé da Casa da Moeda, fundição construída em 1698 para processar o ouro proveniente das Minas Gerais. A abundância desse

Foto: Zenilda Brasil, 2020.

metal precioso em nossas terras já justificava a criação de uma primeira Casa da Moeda, alguns anos antes em 1694, na cidade de Salvador, Bahia, então sede do governo do Brasil. Um dos símbolos de soberania, quando cunhar dinheiro era prerrogativa real, a fábrica foi fundada por ordem do D. Pedro II, 23º rei de Portugal (1683-1706), que julgou necessário criar um sistema monetário próprio para os seus domínios americanos, com o duplo objetivo de fornecer meio circulante à Colônia e de arrecadar tributos para a coroa. No período das invasões francesas à capitania do Rio de Janeiro, no início do século XVIII, a Casa da Moeda foi afetada de formas diversas. Em 1710, corsários comandados pelo francês Jean François Duclerc foram vencidos em violenta batalha travada no Terreiro do Carmo, atual Praça XV. Parte dos invasores presos ficou encarcerada na cadeia aqui existente. A grade de ferro, à direita é um indício dessa utilização. Em 1711, durante a bem-sucedida invasão do corsário René Duguay-Trouin, o prédio foi fortemente bombardeado e teve suas oficinas inutilizadas. A Casa da Moeda permaneceu neste local até 1814, quando, transferida para a atual Avenida Passos, compartilhou seu espaço com o Erário Régio. Em 1868, foi removida para uma sede própria na Praça da Aclamação, atual Praça da República, onde hoje funciona o Arquivo Nacional. No ano de 1983, ganhou novas e definitivas instalações no Distrito Industrial de Santa Cruz, na zona Oeste da cidade”.

Instalação (antiga): Standard Oil Company Building

Instalação (atual): Centro Universitário IBMEC

Endereço: Av. Presidente Wilson, nº 118, Centro

Ilustração 3 - Placa informativa localizada em frente ao prédio do IBMEC.



Foto: Zenilda Brasil, 2020.

Transcrição da placa:

“PATRIMÔNIO CULTURAL CARIOCA. Standard Building. BEM TOMBADO ESTADUAL. Circuito do Art Déco. Construído em 1935, é notável arquitetura Art Déco racionalista. Projetado por Robert Prentice. RIO PREFEITURA PATRIMÔNIO CULTURAL 2012”.

Instalação (antiga): Docas D. Pedro II/ Docas Nacionais

Instalação (atual): Comitê Ação da Cidadania

Endereço: Rua Barão de Tefé, nº 75, Saúde

Ilustração 4 - Placa informativas localizada no interior da construção.



Foto: Zilda Brasil, 2020

Transcrição da placa:

“DOCAS D. PEDRO II. DEPOIS DOCAS NACIONAIS NOS ANOS DE 1870, QUANDO O MAR CHEGAVA ATÉ ESTE LOCAL, FOI CONSTRUÍDO UM CAIS E ESTE PRÉDIO DO ARMAZÉM DAS DOCAS. SEC. MUN. DE CULTURA, TURISMO E ESPORTES DEP. GERAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL”.

Ilustração 5 - Banner informativo localizado no interior da construção.

Transcrição do banner:

“ARMAZÉM DOCAS D. PEDRO II. A Região Portuária é um marco histórico da cidade do Rio de Janeiro. Pelo seu cais chegaram reis, escravos e imigrantes. O engenheiro André Rebouças criou a Cia. Docas D. Pedro II em 1870 e construiu seu primeiro armazém, onde se situa o imóvel do Centro Cultural Ação da Cidadania. André Rebouças nasceu em Cachoeira, na Bahia, em 1833. Formou-se engenheiro no Rio, estudou na Europa e no Brasil trabalhou na reforma de portos e edificações no litoral. Serviu como engenheiro na Guerra do Paraguai. Teve papel

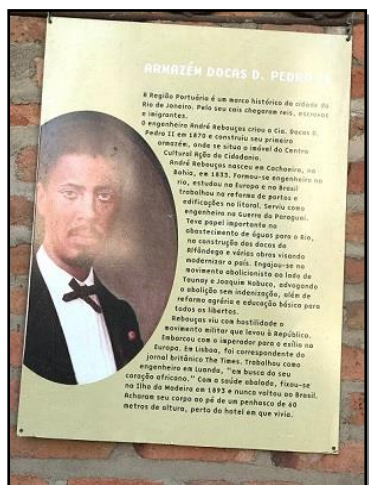


Foto: Zilda Brasil

importante no abastecimento de água para o Rio, na construção das docas da Alfândega e várias obras visando modernizar o país. Engajou-se no movimento abolicionista ao lado de Taunay e Joaquim Nabuco, advogando a abolição sem indenização. Além, de reforma agrária e educação básica para todos os libertos. Rebouças viu com hostilidade o movimento militar que levou à República. Embarcou com o imperador para o exílio na Europa. Em Lisboa, foi correspondente do jornal britânico The Times. Trabalhou como engenheiro em Luanda, ‘em busca do seu coração africano’. Com a saúde abalada, fixou-se na Ilha da Madeira em 1893 e nunca voltou ao Brasil. Acharam seu corpo ao pé de um penhasco de 60 metros de altura, perto do hotel em que vivia”.

Instalação (antiga): oficina de manutenção de bondes elétricos de Campo Grande

Instalação (atual): Diretoria de Serviço Oeste (COMLURB)

Endereço: Largo do Monteiro, s/n, Campo Grande

Ilustração 6 – Placa informativa localizada na lateral direita da edificação.



Foto: Cláudia Penha, 2020.

Transcrição da placa:

“PLACA COMEMORATIVA DE CEM ANOS DO PRÉDIO. 1917 – BONDE ELÉTRICO DE CAMPO GRANDE. 1985 – FÁBRICA ALEIXO GARY DA COMLURB. 2000 – DIRETORIA DE SERVIÇO OESTE – DSO. PREFEITO DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. MARCELO CRIVELA. DIRETOR PRESIDENTE DA COMLURB. GUSTAVO CORREA AFFONSO PUPPI. DIRETOR DE SERVIÇOS OESTE. Rio de Janeiro, 17 de maio de 2017”.

Instalação (antiga): Fábrica de Tecidos Confiança Industrial

Instalação (atual): Hipermercado Extra Boulevard

Endereço: Rua Maxwell, nº 300, Vila Isabel

Ilustração 7 - Placa em homenagem a Noel Rosa, com trecho da letra da música “Três Apitos” e medalhão com efígie do compositor, localizada na praça de alimentação do Supermercado.



Foto: Zenilda Brasil, 2020.

Ilustração 8 - Placa informativa localizada em uma das entradas do estabelecimento, próxima às vilas operárias



Foto: Zenilda Brasil, 2020.

Transcrição da placa (ilustração 7):

“QUANDO O APITO DA FÁBRICA DE TECIDOS VEM FERIR OS MEUS OUVIDOS. EU ME LEMBRO DE VOCÊ...” AO 'POETA DA VILA' – NOEL ROSA – QUE, ENTRE TANTAS CANÇÕES INESQUECÍVEIS, IMORTALIZOU ESTA CASA COM A SUA OBRA MUSICAL 'TRÊS APITOS', A NOSSA MAIS SINCERA HOMENAGEM. CENTRO COMERCIAL BOULEVARD”.

Transcrição da placa (ilustração 8):

“CONJUNTO ARQUITETÔNICO DA ANTIGA. FÁBRICA CONFIANÇA E VILAS OPERÁRIAS. Construída em 1884, a Companhia de Fiação e Tecidos Confiança Industrial foi uma das maiores fábricas do Brasil no setor têxtil e teve grande crescimento no Rio de Janeiro nas últimas décadas do Século XIX. Em torno da Confiança foram construídas diversas vilas operárias, atividade incentivada pela política governamental da época. A fábrica seguiu a tipologia industrial inglesa e as vilas são de diversos tipos e tamanhos, mas, em geral com plantas semelhantes. Na década de 1960 a fábrica foi fechada e, em 1979, transformada no Supermercado Boulevard. O Tombamento, em 11 de junho de 1985, inclui o palacete onde funcionam os escritórios do supermercado, o piso pé-de-moleque de algumas vilas e a arquibancada de madeira do Confiança Atlético Clube, na R. Silva Teles, 104. Prefeitura da Cidade RIO”.

Instalação (antiga): Casa das máquinas e garagem de bondes elétricos da Companhia Ferro Carril Jardim Botânico

Instalação (atual): Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB)

Endereço: Beco do Pinheiro, nº 10, Flamengo

Ilustração 9 - Placa informativa localizada em frente ao IAB/RJ.

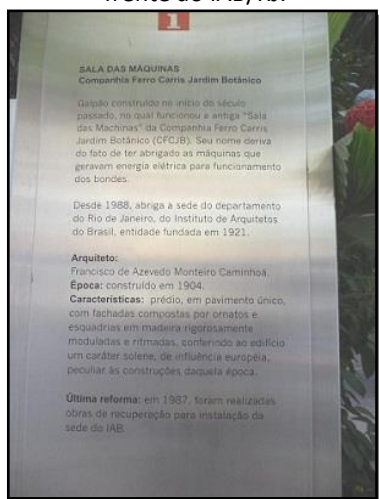


Foto: Zenilda Brasil, 2020.

Transcrição da placa:

“SALA DAS MÁQUINAS. Companhia Ferro Carril Jardim Botânico. Galpão construído no início do século passado, no qual funcionou a antiga 'Sala das Máquinas' da Companhia Ferro Carril Jardim Botânico (CFCJB). Seu nome deriva do fato de ter abrigado as máquinas que geravam energia elétrica para o funcionamento dos bondes. Desde 1988, abriga a sede do departamento do Rio de Janeiro, do Instituto de Arquitetos do Brasil, entidade fundada em 1921. Arquiteto: Francisco de Azevedo Monteiro Caminhoá. Época: construído em 1904. Características: prédio, em pavimento único, com fachadas compostas por ornatos e esquadrias em madeira rigorosamente moduladas e ritmadas, conferindo ao edifício um caráter solene, de influência europeia, peculiar às construções daquela época. Última reforma: em 1987, foram realizadas obras de recuperação para instalação da sede do IAB. RIO PREFEITURA”.

Instalação (antiga): Casa das máquinas ou de manobras do Reservatório do Morro do Inglês

Instalação (atual): residência particular

Endereço: Ladeira do Ascurra, 150, Cosme Velho

Ilustração 10 - Placa localizada em frente atual residência, antiga das máquinas do Reservatório do Morro do Inglês



Foto: Cosme de Aquino. Disponível em: http://www.inepac.rj.gov.br/application/assets/img/site/7_ficha_morrodoingles_ladas.pdf. Acesso em: 16 fev. 2020.

Transcrição da placa:

“POR ORDEM DE S. EX. SR. MINISTRO DA AGRICULTURA COMMERCIO E OBRAS PÚBLICAS; ESTE RESERVATÓRIO E ENCANAMENTO GERAL DAS LARANJEIRAS FORÃO PELA INSPECÇÃO GERAL DAS OBRAS PÚBLICAS, COMEÇADAS EM JUNHO DE 1867 E CONCLUIDAS EM JULHO DE 1868”.

Instalação (antiga): sede da Companhia Docas de Santos

Instalação (atual): Superintendência do IPHAN/RJ

Endereço: Avenida Rio Branco, 46, Centro

Ilustração 11 - Placa informativa localizada em frente ao edifício, atual Superintendência do IPHAN/RJ.

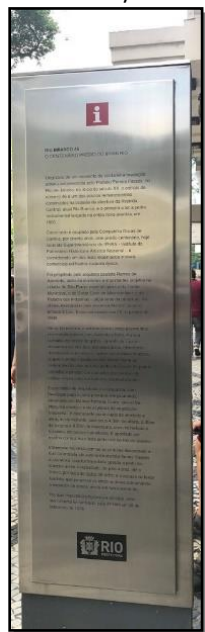


Foto: Zenilda Brasil, 2020.

Transcrição da placa:

“RIO BRANCO 46. O CENTENÁRIO PRÉDIO DO IPHAN RIO. Originário de um momento de verdadeira revolução urbana empreendida pelo Prefeito Pereira Passos no Rio de Janeiro, no início do século XX, o edifício de número 46 é um dos poucos remanescentes construídos na ocasião da abertura da Avenida Central, atual Rio Branco, e o primeiro a ter a pedra fundamental lançada na então nova avenida, em 1905. Construído e ocupado pela Companhia Docas de Santos, por oitenta anos, este prédio centenário, hoje, sede da Superintendência do IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional -, é considerado um dos mais requintados imóveis comerciais edificados naquela época. Foi projetado pelo arquiteto paulista Ramos de Azevedo, autor de inúmeros e importantes projetos na cidade de São Paulo, entre os quais o do Teatro Municipal, o da Santa Casa de Misericórdia e o do Palácio das Indústrias – atual sede da prefeitura. As obras, executadas pela empresa Antônio Januzzi, Irmãos & Cia, foram concluídas em 28 de janeiro de 1908. De estilo eclético, o edifício possui cinco pavimentos em estrutura mista, em alvenaria e ferro. Na sua fachada em pedra-de-galho – granito da Tijuca - destacam-se, nos dois primeiros pisos, elementos decorativos em cantaria, muitos em motivos náuticos. Já que o prédio é também uma homenagem ao centenário da abertura dos portos no Brasil. As portas - sacadas e janelas são coroadas por frontões de estilos renascentista e barroco, alternadamente. Especialmente requintada é a esquadria, com destaque para a porta principal, em jacarandá, entalhada por Manoel Ferreira Tunes, que exhibe imagens náuticas e de espécies de vegetação brasileira. A exuberante porta capta de imediato a atenção do visitante, com seus 4,30m de altura, 2,30m de largura e 0,20m de espessura com dobradiças e batentes em bronze trabalhado. É apontada por muitos como a mais bela porta civil do Rio de Janeiro. Internamente, destacam-se as pinturas decorativas no hall de entrada, de autoria do alemão Brenno Treidler a clarabóia, cuja luminosidade gerada a partir do terceiro andar é

repassada, de piso a piso, até o térreo por lajes de tijolos de vidro; e a escada de ferro fundido, que perpassa os cinco andares contornando o elevador de época, ainda em funcionamento. Por sua importância histórica e artística, este monumento foi tombado pelo IPHAN em 28 de setembro de 1978. RIO PREFEITURA”.

ANEXOS

ANEXO A - Resultado geral do “Inquérito Industrial”, segundo as Unidades da Federação - 1907

UNIDADES DA FEDERAÇÃO	ESTABELECIMENTOS	OPERÁRIOS	CAPITAL EMPREGADO	VALOR DA PRODUÇÃO
			Contos de réis	
TOTAL	3 258	151 841	665 977	741 536
Amazonas	92	1 168	5 484	13 962
Pará	54	2 539	11 483	18 203
Maranhão	18	4 545	13 245	6 840
Piauí	3	355	1 311	1 193
Ceará	18	1 207	3 521	2 951
Rio Grande do Norte.	15	2 062	6 913	3 086
Paraíba	42	1 461	5 368	4 388
Pernambuco	118	12 042	58 724	55 206
Alagoas	45	3 775	10 788	10 366
Sergipe	103	3 027	14 173	14 811
Bahia	78	9 964	27 643	25 078
Minas Gerais	531	9 555	27 750	32 920
Espírito Santo	4	90	298	579
Rio de Janeiro	207	13 632	86 596	56 002
São Paulo	326	24 186	127 702	118 087
Paraná	297	4 724	20 841	33 085
Santa Catarina	173	2 102	9 674	14 144
Rio Grande do Sul.	314	15 426	49 206	99 779
Mato Grosso	15	3 870	13 650	4 450
Goiás	135	868	1 618	2 477
Distrito Federal	670	35 243	169 989	223 929

Fonte: VERSIANI, Flávio R.; CONSIDERA, Claudio M.; REIS, José Guilherme Almeida dos. Indústria. In: ESTATÍSTICAS históricas do Brasil: séries econômicas, demográficas e sociais de 1550 a 1988. 2 ed. rev. e atual. v. 3. Rio de Janeiro: IBGE, 1990. (Séries estatísticas). Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv21431.pdf>. Acesso em: 29. jun. 2021.

ANEXO B - Tombamentos de instalações associadas ao patrimônio industrial realizados pelos IPHAN entre as décadas de 1970-1990

BENS TOMBADOS PELO IPHAN (1970-1990)							
Localização			Informações sobre o Bem	Livros de Tombo			
UF	Município	Classificação	Bem patrimonial	Arqueológico, etnográfico e paisagístico	Histórico	Belas Artes	Artes Aplicadas
AM	Manaus	Equipamentos e infraestrutura urbana	Caixa D'Água denominada Reservatório de Mocó na Praça do Chile		Abr-85	Abr-85	
AM	Manaus	Conjunto arquitetônico	Porto de Manaus - Instalações portuárias e Alfândega	out-87		out-87	
MA	São Luís	Edificação	Prédio da antiga Fábrica Santa Amélia		jul-87		
MA	Pindaré-mirim	Conjunto arquitetônico	Prédio do Engenho Central São Pedro, onde funcionou a Companhia Progresso Agrícola do Maranhão, inclusive a chaminé contígua		dez-98		
MG	Lassance	Edificação	Estação Ferroviária		set-85		
MG	São João del Rei	Conjunto Arquitetônico	Complexo ferroviário de São João del Rei a Tiradentes		ago-89	ago-89	
PB	João Pessoa	Edificação	Fábrica de Vinho Tito Silva		ago-84		
PR	Campo Largo	Conjunto Rural	Engenho do Mate, Atual Museu do Mate Com todo o seu acervo e o terreno		abr-85	abr-85	

RJ	Rio de Janeiro	Edificação	Hangar de Zepelins do Aeroporto Bartolomeu de Gusmão: pontes rolantes, os elevadores, as escadas de acesso, o motor, o mecanismo de abertura das portas principal e secundária, e a estação de passageiros anexa		dez-98		
RJ	Rio de Janeiro	Edificação	Bloco I integrante do conjunto edificado situado na Av. Marechal Floriano nº 168 (Prédio da Light)		jun -88	jun -88	
RJ	Rio de Janeiro	Edificação	Prédio da sede da Companhia Docas de Santos		jul -78	jul -78	
RS	Porto Alegre	Edificação	Cais do Porto: pórtico central e armazéns			mai-83	
RS	Pelotas	Equipamentos e infraestrutura urbana	Caixa D'Água (1875) com elementos pré-fabricados e ferro			jul-84	
SC	Florianópolis	Edificação	Prédio que foi sede da antiga Alfândega		mar-75	mar-75	
SC	Florianópolis	Equipamentos e infraestrutura urbana	Ponte Hercílio Luz		ago-98		
SP	São Paulo	Edificação	Estação da Luz		out-96	out-96	
Total		16					

Fonte: INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Bens tombados e processos de tombamento em andamento**. Brasília, DF, 2015. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Lista%20Bens%20Tombados%20por%20Estado.pdf>. Acesso em: 7 jan. 2021.

ANEXO C - Pedidos de tombamentos indeferidos e/ou em situação de instrução pelo IPHAN, de instalações e bens móveis ligadas à indústria realizados entre as décadas de 1980 e 1990

PEDIDOS DE TOMBAMENTOS IDEFERIDOS E/OU EM SITUAÇÃO DE INSTRUÇÃO PELO IPHAN (1980-1990)						
localização		Classificação	Nome atribuído	Número do Processo	Ano de Abertura	Situação
UF	Município					
INDEFERIDOS						
MG	Pirapora	Infraestrutura ou equipamento urbano	Ponte (ferroviária) Marechal Hermes	1219	1987	Indeferido
MG	Antônio Carlos	Bem móvel ou integrado	Máquina a vapor: Maria Fumaça	1086	1983	Indeferido
MG	Ribeirão Vermelho	Infraestrutura ou equipamento urbano	Ferroviária em Ribeirão Vermelho	1096	1983	Indeferido
MG	Vários	Infraestrutura ou equipamento urbano	Trecho da antiga Estrada de Ferro Oeste de Minas entre Aureliano Mourão, São João Del Rei e Antônio Carlos	1096	1983	Indeferido
MG	Pirapora	Bem móvel ou integrado	Embarcações a Vapor do Rio de Janeiro	1112	1984	Indeferido
PE	Goiana	Conjunto Urbano	Conjunto Habitacional Operário	1084	1983	Indeferido
RJ	Comendador Levy Gasparian	Coleção ou acervo	Acervo do Museu Rodoviário de Paraibuna	1424	1998	Indeferido
RJ	Itaguaí	Edificação	Estação Ferroviária de Itaguaí	1044	1981	Indeferido
RJ	Magé	Edificação	Estação Guia de Pacobaíba (ferroviária)	902	1974	Indeferido
RJ	Magé	Infraestrutura ou equipamento urbano	Cais da Estação: Guia de Pacobaíba	902	1974	Indeferido
RJ	Rio de Janeiro	Infraestrutura ou equipamento urbano	Reservatório d'água de Laranjeiras	919	1975	Indeferido
RJ	Rio de Janeiro	Infraestrutura ou equipamento urbano	Sistema de Bondes do Bairro de Santa Tereza	1068	1982	Indeferido
RJ	Rio de Janeiro	Coleção ou acervo	Acervo do Lloyd Brasileiro	1235	1987	Indeferido
RJ	Vigia	Edificação	Estação de Hidroaviões	1457	1999	Indeferido
RS	Bagé	Infraestrutura ou	Ponte Seca (ferroviária)	987	1978	Indeferido

		equipamento urbano				
RS	Caxias do Sul	Conjunto Arquitetônico	Conjunto arquitetônico onde funcionou a Companhia Vinícola Luiz Antunes	1155	1985	Indeferido
SC	Blumenau	Infraestrutura ou equipamento urbano	Ponte metálica da Rede Ferroviária Federal sobre o rio Itajaí-Açú	1184	1985	Indeferido
SE	Aracaju	Edificação	Prédio da Alfândega – antiga	1336	1994	Indeferido
SP	São Paulo	Coleção ou Acervo	Acervo Ferroviário da Estrada de Ferros Perus - Pirapora, Peus SP	1104	1983	Indeferido
INSTRUÇÃO						
AL	Delmiro Gouveia	Conjunto Urbano	Vila Operária em Delmiro Gouveia	1111	1984	Situação atual - indeferido
AL	Maceió	Conjunto Urbano	Vila Operária em Fernão Velho	1242	1987	Situação atual - Instrução
AM	Manaus	Conjunto Arquitetônico	Conjunto de Edificações da companhia de saneamento do Amazonas/COSAMA	1365	1996	Situação atual - Instrução
BA	Itaparica	Ruína	Ruína: de um Paio, Quartel e Casa do administrador	1343	1995	Situação atual - Indeferido
CE	Crato	Edificação	Prédio da Estação Ferroviária de Crato	1415	1998	Situação atual - Instrução
CE	Quixeramobim	Infraestrutura ou equipamento urbano	Ponte: Ferroviária	1354	1995	Situação atual - Instrução
MG	Pirapora	Edificação	Estação Ferroviária de Além Paraíba	1204	1986	Situação atual - Instrução
PE	Recife	Edificação	Estação do Brum (ferroviária)	921	1975	Situação atual - Instrução
PR	Curitiba	Infraestrutura ou equipamento urbano	Instalações de Água Potável	1056	1982	Situação atual - Instrução
PR	Paranaguá	Infraestrutura ou equipamento urbano	Estrada de Ferro Paranaguá - Curitiba	1098	1983	Situação atual - Instrução
RJ	Miguel Pereira	Infraestrutura ou equipamento urbano	Ponte Paulo de Frontin (ferroviária)	1440	1999	Situação atual - Instrução

RJ	Rio de Janeiro	Coleção ou acervo	Acervo móvel (fílmico, documental, mobiliário e tecnológico), de propriedade da Light	1260	1988	Situação atual - Instrução
RS	Alegrete	Edificação	Prédio da estação ferroviária de Alegrete	1447	1999	Situação atual - Instrução
SC	Indaial	Infraestrutura ou equipamento urbano	Pontes de ferro sobre o Rio Encano (ferroviária)	1314	1990	Situação atual - Instrução
SP	Guaratinguetá	Edificação	Estação Ferroviária da antiga Central do Brasil de Guaratinguetá	1041	1980	Situação atual - Indeferido
SP	Itu	Edificação	Fábrica de Tecidos São Luiz	1174	1985	Situação atual - Instrução
SP	São José dos Campos	Conjunto Arquitetônico	Conjunto Arquitetônico e Paisagístico "Teceragem Parahyba"	1368	1996	Situação atual - Instrução
SP	São Paulo	Edificação	Prédio da estação Júlio Prestes	1407	1997	Situação atual - Instrução
Total	37					

Fonte: INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. Bens tombados e processo de tombamento em andamento. Brasília, DF, 2016. Acesso em: 8 jan. 2021.

ANEXO D - Patrimônio ferroviário do Estado do Rio de Janeiro inserido na “Lista do Patrimônio Ferroviário” do IPHAN

Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário IPHAN (23/09/2021) Bens declarados de valor histórico, artístico e cultural, nos termos da Lei nº 11.483/2007 e da Portaria nº 407/2010			
Nº	Cidade	Patrimônio	Data da inscrição na Lista
1	Rio de Janeiro	Terreno - Museu do Trem	13/04/2007
2	Rio de Janeiro	Museu do Trem	13/04/2007
3	Quatis	Estação Ferroviária de Quatis	26/09/2007
4	Rio de Janeiro	Estação Ferroviária Barão de Mauá	27/08/2008
5	Rio Claro	Estação Ferroviária de Lídice	09/03/2009
6	São Gonçalo	Terreno da Estação Ferroviária de Ipiíba	09/03/2009
7	São Gonçalo	Prédio da Estação Ferroviária de Ipiíba	09/03/2009
8	São Fidélis	Casa do Agente	19/01/2010
9	São Fidélis	Armazém	19/01/2010
10	São Fidélis	Alojamento	19/01/2010
11	São Fidélis	Caixa d'água - Reservatório	19/01/2010
12	Magé	Terreno da Antiga Estação de Guia de Pacobaíba (I)	19/01/2010
13	Magé	Museu Ferroviário	19/01/2010
14	Magé	Casa do Agente	19/01/2010
15	Valença	Terreno	05/02/2010
16	Valença	Terreno da oficina	05/02/2010
17	Valença	Oficina	05/02/2010
18	Valença	Terreno da carpintaria	05/02/2010
19	Valença	Carpintaria	05/02/2010
20	Valença	Terreno da administração	05/02/2010
21	Valença	Administração	05/02/2010
22	Valença	Terreno sem identificação	05/02/2010
23	Valença	Edificação sem identificação	05/02/2010
24	Valença	Terreno da estação	05/02/2010
25	Valença	Estação Barão de Juparanã	05/02/2010
26	Valença	Sobrado Art Déco	05/02/2010
27	Valença	Grua ou Guindaste fixo	05/02/2010
28	Itaguaí	Estação Ferroviária de Itaguaí	23/02/2010

29	Itaguaí	Terreno da Parada Ferroviária de Vila Geni	23/02/2010
30	Mangaratiba	Plataforma da antiga Estação Ferroviária de Coroa Grande	23/02/2010
31	Mangaratiba	Encontro da antiga Estação Ferroviária de Coroa Grande	23/02/2010
32	Vassouras	Estação Ferroviária de Aristides Lobo (antiga Ypiranga)	21/05/2010
33	Vassouras	Casa do Agente (antiga Ypiranga)	21/05/2010
34	Vassouras	Estação Ferroviária de Barão de Vassouras	21/05/2010
35	Cardoso Moreira	Terreno - Pátio da Estação de Cardoso Moreira	01/06/2010
36	Cardoso Moreira	Antiga Casa de Turma I	01/06/2010
37	Cardoso Moreira	Antiga Casa de Turma II	01/06/2010
38	Cardoso Moreira	Estação Ferroviária de Cardoso Moreira	01/06/2010
39	São Fidélis	Estação Ferroviária de São Fidélis	28/06/2010
40	São Fidélis	Estação Ferroviária de Pureza	28/06/2010
41	Barra do Pirai	Estação Ferroviária Central de Barra do Pirai (com gare e passagem subterrânea)	27/07/2010
42	Japeri	Estação Ferroviária de Japeri	02/08/2010
43	Miguel Pereira	Terreno, composto de um campo de futebol identificado como "Central Atlético Clube" e antiga Casa do Engenheiro Residente	17/08/2010
44	Miguel Pereira	Edificação	17/08/2010
45	Resende	Terreno	24/11/2010
46	Resende	Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 40%,	24/11/2010
47	Resende	Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 60%,	24/11/2010
48	Resende	Edificação (Armazém)	24/11/2010
49	Resende	Terreno	24/11/2010
50	Resende	Edificação situada no Pátio de Agulhas Negras (Estação Agulhas Negras), 80%	24/11/2010
51	Resende	Edificação (Carpintaria e Ferraria)	24/11/2010
52	Resende	Edificação (Depósito e Banheiros)	24/11/2010

53	Resende	Edificação (Antigo Almoarifado 317)	24/11/2010
54	Campos dos Goytacazes	Estação Ferroviária de Dores de Macabu, localizada na Praça da Estação, s/nº, distrito de Dores de Macabu	08/05/2012
55	Campos dos Goytacazes	Estação Ferroviária de Santa Maria, localizada no KM380,408 da linha litoral, Distrito de Santa Maria	08/05/2012
56	Campos dos Goytacazes	Estação Ferroviária de Santo Eduardo, localizada no KM 386,808 da linha do litoral, distrito de Santo Eduardo	08/05/2012
57	Mangaratiba	Estação Ferroviária de Itacuruçá	08/05/2012
58	Barra do Piraí	Prédio da Estação Ferroviária de Santana da Barra	19/12/2012
59	Barra do Piraí	Casa ao lado da estação	19/12/2012
60	Macaé	Estação Ferroviária de Glicério	19/12/2012

Fonte: INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (23/09/2021).**
 Brasília, DF, 23 set. 2021. Disponível em:
https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=http%3A%2F%2Fportal.iphan.gov.br%2Fuploads%2Fckfinder%2Fquivos%2FLista%2520do%2520Patrim%25C3%25B4nio%2520Cultural%2520Ferrovi%25C3%25A1rio%2520-%252030_09_2021.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK. Acesso em: 10 nov. 2021.

ANEXO E - Relação das ações implementadas aos patrimônios industriais tombados nos estados, selecionados para o “Programa de Preservação de Cidades Históricas”

	UF	Município	Patrimônio/Intervenção
1	BA	Santo Amaro	Restauração da antiga fábrica Trzan - implantação de Campus da UFRB
2	BA	Salvador	Recuperação do Elevador do Taboão
3	BA	Salvador	Recuperação do Plano Inclinado Gonçalves e edifício anexo
4	BA	Salvador	Implantação de Plano Inclinado entre a Praça Castro Alves e a Conceição
5	CE	Fortaleza	Restauração do Complexo Ferroviário Dr. João Felipe - Casa do Patrimônio, Centro de Referência Documental da RFFSA, Centro de Referência da Arqueologia no Ceará e Superintendência do IPHAN
6	CE	Sobral	Restauração dos galpões da antiga Fábrica de Tecidos – para implantação do Memorial da Indústria Têxtil
7	GO	Goiânia	Restauração da Estação Ferroviária
8	MA	São Luís	Restauração da Fábrica São Luís - Câmara de Vereadores
9	MA	São Luís	Restauração da Estação Ferroviária - Centro Cultural
10	MA	São Luís	Restauração da Antiga Alfândega - Casa do Maranhão
11	MG	São João del Rei	Restauração do Complexo Ferroviário
12	MG	Belo Horizonte	Restauração de 3 casas da RFFSA para o MAO - Museu de Artes e Ofícios.
13	PB	João Pessoa	Revitalização do Antigo Porto do Capim - Restauração da Antiga Alfândega - Museu da Cidade
14	PB	João Pessoa	Revitalização do Antigo Porto do Capim - Restauração da Antiga Superintendência da Alfândega - Centro de Cultura Popular

15	PB	João Pessoa	Revitalização do Antigo Porto do Capim - Restauração da Antiga Fábrica de Gelo - Centro de Apoio a Eventos e Visitantes
16	PB	João Pessoa	Revitalização do Antigo Porto do Capim - Requalificação do Antigo Cais do Porto - Arena de Eventos e Cultura
17	PI	Parnaíba	Restauração do Complexo Ferroviário - equipamento cultural
18	PI	Parnaíba	Restauração do Conjunto do Porto das Barcas - Museu do Mar
19	PR	Antonia	Conservação e Revitalização da Estação Ferroviária e do Entorno
20	RJ	Rio de Janeiro	Restauração da Antiga Sede das Docas - Av. Rio Branco, 46 - IPHAN
21	RJ	Rio de Janeiro	Restauração e implantação do Museu do Trem
22	RS	Pelotas	Restauração dos galpões anexos à Estação Férrea - Centro Administrativo Municipal
23	SC	Florianópolis	Restauração da Antiga Alfândega - instalação da Casa do Patrimônio
24	SC	Laguna	Etapa final da restauração do Casarão do Clube União Operária e anexo
25	SC	Laguna	Restauração da Antiga subestação de energia
26	SC	Laguna	Restauração da Antiga Estação Ferroviária e agenciamento do entorno
27	SE	Aracaju	Restauração do Complexo Ferroviário
28	SE	São Cristóvão	Restauração dos prédios da Estação Ferroviária
29	SP	Iguape	Restauração da Antiga Casa de Fundação - Museu Histórico Municipal
30	SP	Santo André	Restauração da Garagem das Locomotivas
31	SP	Santo André	Restauração das Oficinas de manutenção das antigas "SPR" e "RFFSA"
32	SP	Santo André	Restauração do Almoxarifado da Antiga SPR
33	SP	Santo André	Etapa 1 - Restauração de 93 imóveis - Vila Martin Smith (ferroviária).

34	SP	Santo André	Etapas 2 e 3 - Restauração de 149 imóveis - Vila Martin Smith (ferroviária).
----	----	-------------	--

Fonte: PROGRAMA de preservação de cidades históricas. *In:* INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Programas e projetos.** Brasília, DF: IPHAN, 2018 Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/235>. Acesso em: 11 nov. 2021.

ANEXO F - Relação dos reservatórios do Estado do Rio de Janeiro tombados pelo Inepac em 09/12/1998 no processo 18/001.542/1998

Nº	Bem Cultural	Data de construção	Situação atual	Localidade
1	Caixa da Mãe d'Água Reservatório da Carioca	1774	Desativado	Santa Teresa
		1865		
2	Reservatório Caixa Velha da Tijuca	1850		Alto da Boa Vista
3	Reservatório da Quinta da Boa Vista	1867		São Cristóvão
4	Reservatório Morro do Inglez	1868		Cosme Velho
5	Reservatório da Correção	1870		Niterói
6	Reservatório Morro do Pinto	1874		Gamboa
7	Reservatório e Açude dos Macacos	1877		Jardim Botânico
8	Reservatório do Morro de São Bento	1877		Centro
9	Reservatório do Morro da Viúva	1878	Desativado	Flamengo
10	Reservatório de Rio D'Ouro	1880		Nova Iguaçu
11	Reservatório do Pedregulho	1880		São Cristóvão
12	Reservatório do Livramento	1882		Gamboa
13	Reservatório do França	1883		Santa Teresa
14	Reservatório Caixa Nova da Tijuca	1883		Alto da Boa Vista
15	Represa do Rio Cabeça	1883		Jardim Botânico
16	Reservatório Monteiro de Barros	1908		Engenho de Dentro
17	Reservatório de Paquetá	1908		Ilha de Paquetá
18	Represa e Açude do Camorim	1908		Jacarepaguá
19	Açude do Pau Fome	1908		Jacarepaguá
20	Reservatório da Penha	1914		Penha
21	Reservatório Francisco Sá	1923		Andaraí
22	Reservatório Vitor Konder	1928		Campo Grande
23	Reservatório do Tanque	1925		Jacarepaguá
24	Reservatório do Cantagalo	1930		Copacabana
25	Reservatório Jaceruba	Não informada	Em funcionamento	Nova Iguaçu

Fonte: INSTITUTO ESTADUAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL. Inventario dos reservatórios tombados pelo Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: INEPAC, [2006]a. Disponível em: <http://www.inepac.rj.gov.br/index.php/home/reservatorio>. Acesso em: 26 nov. 2021.

ANEXO G - Relação dos bens culturais do “Sistema Ferroviário do Estado do Rio de Janeiro”
inventariados pelo Inepac – Linha Centro

Nº	Bem Ferroviário	Inauguração	Situação atual	Município	Obs.
1	Estação de Japeri	1858	Estação de trens metropolitanos da Supervia	Japeri	Antiga Estação de Belém. A estação foi sede de um destacamento de máquinas. Passou a ser também estação da Estrada de Ferro Melhoramentos (1898)
2	Estação de Paulo de Frontin	1863	Residencial e cultural (sala de cinema)	Paulo de Frontin	Antiga Estação de Rodeio
3	Estação de Mendes	1864	Desocupada	Mendes	Parada Néri Ferreira
4	Estação de Mendes Velha	1864	Residencial	Mendes	-
5	Estação de Santana da Barra	1864	Desocupada	Barra do Pirai	-
6	Estação de Barra do Pirai	1864	Centro Cultural (fechado)	Barra do Pirai	-
7	Túneis ferroviários (1 a 6)	1864	Túneis ferroviários	Paracambi/Paulo de Frontin	-
8	Túnel Grande	1864	Túnel ferroviário	Paulo de Frontin	-
9	Túneis (7 a 10)	1864	Túneis ferroviários	Paulo de Frontin	-
10	Estação de Barão de Vassouras	1865	Ruínas	Vassouras	Antiga Estação Vassouras
11	Estação de Aristides Lobo	1865	Desocupado	Barra do Pirai	Antiga Estação Ypiranga. Em seu entorno havia pequenas fábricas de telhas e tijolos
12	Estação de Juparanã	1865	Institucional (Cia. de água, Correios e agência Bancária)	Valença	Antiga Estação do Desengano
13	Ponte Barão de Juparanã	1865	Ponte ferroviária	Vassouras	Serviu também para transporte rodoviário
14	Estação de Sebastião de Lacerda	1866	Residencial	Vassouras	Antiga Estação de Commercio
15	Ponte Paraíso	1867	Ponte ferroviária	Vassouras	-
16	Estação Casal	1867	Demolida	Vassouras	Nome de uma antiga fazenda do local

17	Estação de Andrade Pinto	1867	Residencial	Vassouras	Antiga Estação de Ubá. O nome atual é em homenagem ao engenheiro ao Engenheiro José de Andrade Pinto
18	Estação de Paraíba do Sul	1867	Centro Cultural (museu, cinema e lojas)	Paraíba do Sul	Museu Ferroviário José Ferreira Palhares; Museu Histórico Iconográfico Nicolino Visconti; Galeria Cultural Luis Carlos Tavares Coelho; o Cinema Popular Nívea Stelmann; e lojas de artesanato local. Uma linha turística funciona no ramal Cavarú
19	Estação de Três Rios	1867	Demolida	Três Rios	Demolida para abertura e avenida. Restando parte da plataforma e uma gurita
20	Estação Engenheiro Vieira Cortez	1875	Demolida	Paraíba do Sul	Antiga Estação Avelar e Boavista. A caixa d'água data de 1869.
21	Estação de Palmeira da Serra	1876	Residencial	Paulo de Frontin	Antiga Estação de Jeruaba
22	Estação Mário Bello	1878	Ruínas	Paracambi	Antiga Estação Oriente. Homenagem ao Engenheiro Mário de Faria Bello, ajudante da 2ª Divisão
23	Estação Teixeira Leite	1879	Ruínas	Vassouras	Antiga Estação Concórdia
24	Estação de Aliança	1881	Ruínas	Vassouras	-
25	Estação de Humberto Antunes	1894	Residencial	Mendes	Aberta para facilitar a operação da Fábrica de Papel Itacolomy
26	Estação de Martins Costa	1894	Residencial	Mendes	Homenagem ao chefe da sessão da ferrovia, nas obras de duplicação da linha (M. A. Martins Costa)

27	Estação de Morsing	1894	Residencial	Mendes	Homenagem a Carlos Morsing, chefe da sessão da 3ª Divisão de Pessoal Técnico (1870)
28	Estação de Austin	1896	Estação de trens metropolitanos da Supervia	Nova Iguaçu	Homenagem ao Engenheiro Charles E. Austin, empreiteiro do primeiro trecho da estrada.
29	Estação Engenheiro Gurgel	1898	Demolida	Paracambi	Antiga Estação Serra
30	Estação Scheid	1898	Demolida	Paulo de Frontin	Era anteriormente um posto telegráfico
31	Estação de Demétrio Ribeiro	1898	Demolida	Vassouras	Antiga Estação Sebastião de Lacerda (Ministro da Viação 1897-1898)
32	Estação Carlos Niemeyer	1898	Demolida	Vassouras	Homenagem a Carlos Conrado Niemeyer, chefe de locomotiva
33	Estação Fernandes Pinheiro	1898	Demolida	Três Rios	Antiga Estação Alto de Sant'Anna
34	Estação de Barão de Angra	1912	Ruínas	Paraíba do Sul	Homenagem ao Barão de Angra (Elisário Antonio dos Santos, diretor da ferrovia (1870)
35	Estação de Ellison	1917	Ruínas	Paracambi	Homenagem ao Major A. Ellison Jr. Que morreu em 1859, em acidente durante as obras de implantação da ferrovia
36	Parada Bacia de Pedras	1950	Desocupada	Vassouras	-

Fonte: INSTITUTO ESTADUAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL. *Inventário de identificação de bens culturais do sistema ferroviário do Estado do Rio de Janeiro: linha Centro*. Rio de Janeiro, [2006b]. Disponível em: <http://www.inepac.rj.gov.br/index.php/home/estacao>. Acesso em: 26 nov. 2021.

ANEXO H - Áreas de Proteção do Ambiente Cultural da cidade do Rio de Janeiro

Nº	Área	Instrumento	Data de criação
1	Corredor Cultural	APA	1984
2	Santa Teresa	APA	1984
3	SAGAS (Saúde, Gamboa e Santo Cristo)	APA	1981
4	São Cristóvão, Mangueira e Benfica	APAC	1993
5	Companhia de Fiação e Tecidos Confiança	APAC	1993
6	Urca	AEBT	1988
7	Bairro Peixoto	APA	1989
8	Lagoa Rodrigo de Freitas	AEBT	1990
9	Cidade Nova e Catumbi	APA	1991
10	Cosme Velho e arte de Laranjeiras	APA	1991
11	Lido	APAC	1992
12	Cruz Vermelha	APAC	1992
13	Santa Cruz	APAC	1993
14	Colégio Militar	AEBT	1994
15	Casas Casadas	AEBT	1994
16	Rua Aquidabã, 320 (terreno e o tombamento do Centro de Reabilitação de Incapacitados das Forças Armadas – Lins de Vasconcellos)	APAC	1997
17	Laranjeiras (Rua da Laranjeiras e Rua Ribeiro de Almeida)	APAC	1998
18	Ilha de Paquetá	APAC	1999
19	Largo do Estácio	AEBT	2000
20	Rua Barão de São Francisco, 54 (terreno e o tombamento do Renascença Clube - Andaraí)	APAC	2000
21	Arcos da Lapa	APAC	2001
22	Leblon	APAC	2001
23	Laranjeiras	APAC	2001
24	Jardim Botânico	APAC	2001
25	Botafogo	APAC	2002
26	Ipanema	APAC	2003
27	Realengo	APAC	2003
28	Colégio Batista Shepard	AEBT	2004
29	Mosteiro de São Bento	APAC	2004
30	Catete/Glória	APAC	2005
31	Humaitá	APAC	2006
32	Edifício Ilton (Rua do Russel, 170 – Glória)	AEBT	2006
33	Marechal Hermes	APAC	2013
34	Grajaú	APAC	2014

AEBT - Área de Entorno do Bem Tombado / APA - Área de Proteção Ambiental / APAC - Área de Proteção do Ambiente Cultural

Fonte: RIO DE JANEIRO (RJ). Secretaria Municipal de Planejamento Urbano. IRPH. **Áreas de Proteção do Ambiente Cultural**. Rio de Janeiro, [2014?]. Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/web/irph/apac>. Acesso em: 5 dez. 2021.

ANEXO I - Museus instalados em antigas edificações que serviram ao desenvolvimento industrial e urbano da cidade do Rio de Janeiro

Instituição Museológica	Tombamento	Antiga função	Instalação	Ano de inauguração/conversão	Área da cidade/bairro
Museu Sítio Arqueológico Casa dos Pilões	F-1938	Antiga Real Casa de Pólvora	Fabril	1809/1994	Zona sul/ Jardim Botânico
Museu do Bonde	E-1991	Antiga oficina e garagem de bondes	Infraestrutura de transporte	1877/1999	Zona sul/ Santa Teresa
Museu do Trem	F-2014	Antigo galpão de pinturas de carros da Estrada de Ferro Pedro II, depois Central do Brasil	Infraestrutura de transporte	Século XIX/1984	Zona norte/ Engenho de Dentro

Fonte: GUIA do patrimônio cultural carioca: bens tombados 2014. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2014.