

## RESUMO

Dentro do universo dos bens considerado Patrimônio Cultural, as vilas operárias e ferroviárias estão inseridas num contexto mais recente definido como "Patrimônio Industrial". São bens construídos após a Revolução Industrial que evidenciam íntima relação com as novas formas de produção, com o uso de novas técnicas construtivas, novos materiais e diferente destinação - fábricas, depósitos, ferrovias, habitação operária, entre outros. Atualmente, apesar da maioria dos casos estarem ameaçados pelo abandono e extinção, o Brasil ainda possui um importante legado da industrialização. Tais exemplares têm significância não apenas para o país, mas também no cenário internacional, sendo eles influenciados pelo início da industrialização e pela relação entre processos produtivos e de escoamento da produção, por meio das fábricas e ferrovias. Esta pesquisa consiste no estudo direcionado sobre a relevância e peculiaridades dos edifícios industriais e da habitação operária da região Nordeste do Brasil. E de forma inédita, mais especificamente no Estado de Sergipe, serão apresentados exemplares das cinco cidades sergipanas que possuem arquitetura fabril e ferroviária.

Palavras-chave: Patrimônio Industrial, Industrialização, Arquitetura Fabril, Arquitetura Ferroviária, Habitação Operária.

## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL DO NORDESTE BRASILEIRO

CASO DE SERGIPE

SUZETE BOMFIM

PATRIMÔNIO INDUSTRIAL DO NORDESTE BRASILEIRO - O CASO DE SERGIPE

# PATRIMÔNIO INDUSTRIAL DO NORDESTE BRASILEIRO

O CASO DE SERGIPE



SUZETE BOMFIM



SUZETE SANTOS BOMFIM FEITOSA

O PATRIMÔNIO INDUSTRIAL DO NORDESTE BRASILEIRO  
O CASO DE SERGIPE

*Tese apresentada como requisito para a obtenção do grau de Doutor à Universidade de Brasília, pelo Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Área de Concentração Teoria e História da Arquitetura.*

*Brasília  
Julho de 2014*



*Feitosa, Suzete Santos Bomfim.*

*O Patrimônio Industrial do Nordeste Brasileiro - O Caso de Sergipe.*

*Suzete Santos Bomfim Feitosa - Brasília: UnB/ 2014.*

*Tese (doutorado) - Universidade de Brasília, Faculdade de  
Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em  
Arquitetura e Urbanismo, 2014.*

*1. Patrimônio Industrial. 2. Arquitetura Industrial. 3. Vilas Operárias. 4. Vilas Ferroviárias. 5. Patrimônio Industrial em Sergipe.*



SUZETE SANTOS BOMFIM FEITOSA

# O PATRIMÔNIO INDUSTRIAL DO NORDESTE BRASILEIRO

## O CASO DE SERGIPE

Tese apresentada à Universidade de Brasília.  
Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.  
Mestrado em Arquitetura: área de concentração em Teoria e História da Arquitetura.

Banca Examinadora

---

Prof. Dr. Andrey Rosenthal Schlee

---

Prof. Dra. Telma de Barros Correia

---

Prof. Dra. Maria Cecília Filgueiras Lima Gabriele.

---

Prof. Dr. Oscar Luís Ferreira

---

Prof. Dr. Eduardo Rossetti

---

Prof. Dra. Sylvia Ficher



Aqueles acordes ainda ressoam infelizes  
Entre as paredes nuas de uma casa de ausências  
Notas graves de uma canção que reverbera  
esquecida

"Casa das ausências" - Ézio Déda





Dedico este trabalho aos homens da minha vida,  
Meu querido pai Antônio Bomfim, por me ensinar desde a infância que adquirir conhecimento pode ser um grande prazer.  
Meu amado esposo Marcos Vinicius, o maior incentivador que poderia ter, ele faz dos meus os seus sonhos.



## AGRADECIMENTOS

Ao professor Andrey Rosenthal Schlee, pela paixão dedicada à pesquisa da História da Arquitetura, pela amizade e bom humor característicos, tornando nossos encontros acadêmicos algo prazeroso.

À Fau-UnB, aos queridos professores pelo apoio à pesquisa científica, e a todos seus funcionários, sempre atenciosos e dispostos a ajudar.

A minha irmã amada, Sueane Bomfim, por ser tão presente na minha vida mesmo fisicamente distante, por dar apoio prático e psicológico nos momentos em que pensei em desistir.

À minha família, meus pais Suzi e Antonio Bomfim, meus irmãos Plínio e Sueane Bomfim, e meu esposo Marcos Vinicius, por compreenderem minhas ausências e meu stress.

Aos companheiros do doutorado, pelo contínuo debate sobre Arquitetura, em especial o apoio do Claudio Bull e Joe Rodrigues.

À amiga Aline Figueiró, pelo carinho e cuidado constantes. Sem dúvida, um dos melhores presentes que esta cidade e a Unb me proporcionaram.

Às amigas Amanda Fontes, Renata Granja, Elaine Souza, Claudia Cury e Luciana Braga, pela generosidade em se oferecer para ajudar no desenvolvimento desde trabalho, por digitar, escanear, revisar.

Ao meu amigo-irmão, Bruno Sellani, que me ajudou de forma prática em todas as etapas desse processo, desde a seleção do doutorado até esta entrega final. Obrigada pela dedicação, amizade, paciência, enfim, pelo apoio incondicional.

Aos meus amigos sergipanos que mesmo à distância, torcem por mim sempre. Wesley Lemos e Ézio Déda. Companheiros que transpuseram o período de graduação e se tornaram amigos toda a vida.

Aos meus chefes ao longo desse processo, Thais Vieira, Raquel Marshall Gadea e Clóvis Curado, sempre compreensíveis com meus horários alternativos e incentivadores da minha pesquisa. Aos meus companheiros de trabalho, pelo carinho, apoio e compreensão, especialmente aos queridos Jefte Medeiros, Juliana Antero, Thais Goes e Sérgio Barbosa.

À Clarissa Azevedo e Tamyres Fontenele, pela parceria neste trabalho.

À professora Vera Lúcia França, por escrever sobre a História de Sergipe e pelo interesse em ajudar nessa pesquisa.

A todos aqueles que ajudam a construir o conhecimento sobre o Patrimônio Arquitetônico Brasileiro.



## APRESENTAÇÃO

A tese que apresentamos tem intenção de mostrar ao meio acadêmico a Arquitetura Fabril e Ferroviária - Patrimônio Industrial - do Estado de Sergipe. A pesquisa foi iniciada ainda no desenvolvimento da dissertação de mestrado defendida em 2008, sob a orientação do Prof. Dr. Andrey Schlee, com o tema "*A Moradia Do Operário No Brasil - O Caso Da Vila Santa Cruz, Estância-Se*". Tal estudo abordou apenas uma cidade do interior do Estado, porém, as pesquisas históricas sobre o início da industrialização em Sergipe foram utilizadas neste trabalho. Naquele momento, vimos que o material sobre o assunto era escasso e muitos edifícios do Patrimônio Industrial do Estado de Sergipe não possuíam nenhum tipo de um estudo. Muitos edifícios foram demolidos sem que tenham sido ao menos documentados.

Com o tema "*Patrimônio Industrial no Nordeste Brasileiro - o caso de Sergipe*" pretendemos analisar a produção arquitetônica relativa ao Patrimônio Industrial do Estado de Sergipe, no que diz respeito a Sedes de Indústrias e suas vilas operárias e a Estações Ferroviárias com suas edificações residenciais e de manutenção, em cinco cidades que possuem os dois tipos de arquitetura industrial - fabril e ferroviária - Aracaju, São Cristóvão, Maruim, Riachuelo e Propriá. O recorte temporal utilizado foi do final do século XIX a meados do século XX.





INTRODUÇÃO .....	19
CAPÍTULO I - GENEALOGIA DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL .....	27
1.1 - Surgimento do Patrimônio Industrial .....	28
1.2 - Patrimônio Industrial no Brasil .....	47
CAPÍTULO II - A ARQUITETURA NO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL .....	55
2.1 - Os Novos Tipos Arquitetônicos	
2.1.1 - Arquitetura Fabril .....	56
2.1.2 - Arquitetura Ferroviária .....	65
2.2 - A Habitação no Patrimônio Industrial	
2.2.1 - As Vilas Operárias .....	72
2.2.2 - As Vilas Ferroviárias .....	86
CAPÍTULO III - O PATRIMÔNIO INDUSTRIAL NO NORDESTE .....	93
3.1 - Contexto Regional .....	94
3.2 - Patrimônio Industrial em Sergipe .....	117
CAPÍTULO IV - ESTUDOS DE CASO EM SERGIPE .....	129
4.1 - Aracaju .....	132
4.2 - São Cristóvão .....	182
4.3 - Maruim .....	216
4.4 - Riachuelo .....	230
4.5 - Propriá .....	248
CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	269
GLOSSÁRIO .....	273
BIBLIOGRAFIA .....	285







## RESUMO

Dentro do universo dos bens considerado Patrimônio Cultural, as vilas operárias e ferroviárias estão inseridas num contexto mais recente definido como "Patrimônio Industrial". São bens construídos após a Revolução Industrial que evidenciam íntima relação com as novas formas de produção, com o uso de novas técnicas construtivas, novos materiais e diferente destinação - fábricas, depósitos, ferrovias, habitação operária, entre outros. Atualmente, apesar da maioria dos casos estarem ameaçados pelo abandono e extinção, o Brasil ainda possui um importante legado da industrialização. Tais exemplares têm significância não apenas para o país, mas também no cenário internacional, sendo eles influenciados pelo início da industrialização e pela relação entre processos produtivos e de escoamento da produção, por meio das fábricas e ferrovias. Esta pesquisa consiste no estudo direcionado sobre as peculiaridades dos edifícios industriais e da habitação operária da região Nordeste do Brasil. E de forma inédita, mais especificamente no Estado de Sergipe, serão apresentados exemplares das cinco cidades sergipanas que possuem arquitetura fabril e ferroviária: Aracaju, São Cristóvão, Maruim, Riachuelo e Propriá.

Palavras-chave: Patrimônio Industrial, Industrialização, Arquitetura Fabril, Arquitetura Ferroviária, Habitação Operária.

## ABSTRACT

Within the realm of properties considered as Cultural Heritage, workers' and railroad's villages are included in a recent context defined as "Industrial Heritage". These assets, built after the Industrial Revolution, show close connection to the new ways of production, construction techniques, new materials, and different purposes - factories, warehouses, railroads, workers' housing, and so on. Nowadays, despite most being threatened by abandon and the risk of extinction, Brazil still possesses an important legacy from the industrial development. Such archetypes are meaningful not only for the country, but also in the international arena, having been influenced by the beginning of industrialization, and the relationship between production processes and flow through factories and railways. This research is a study focused on the relevance and particularities of industrial buildings and workers' housing in the Northeast of Brazil. And, for the first time, specifically in the State of Sergipe, five cities of this state that own factory and railway architecture will be presented as examples.

Keywords: Industrial Heritage, Industrialization, Manufacturing Architecture, Railway Architecture and Workers' Housing.

## RESUMÉN

Dentro del universo de los bienes considerados Patrimonio Cultural, las villas operarias y de ferrocarril están incluidos en un contexto más reciente definido como "Patrimonio Industrial". Son bienes construidos después de la Revolución Industrial que evidencia íntima relación con las nuevas formas de producción, con la utilización de nuevas técnicas de construcción, nuevos materiales y diferentes destinaciones - fábricas, almacenes, vías férreas, viviendas de los trabajadores. En la actualidad, aunque la mayoría de los casos estén bajo amenaza a causa del abandono y la extinción, Brasil todavía tiene un importante legado de la industrialización. Tales ejemplares tienen significado no solamente para el país, sino en el escena internacional, influenciados por el inicio de la industrialización y por la relación entre los procesos productivos y el flujo de la producción, por medio de las fábricas y ferrocarriles. Esta investigación se centra en el estudio de la pertinencia y peculiaridades de los edificios industriales y de las viviendas de los trabajadores en la región Nordeste del Brasil. Y de manera inédita, específicamente el estado de Sergipe, se presentará ejemplares de las cinco villas de esa región, que contiene arquitectura fabril y de ferrocarril.

Palabras-clave: Patrimonio industrial, Industrialización, Arquitectura fabril, Arquitectura de Ferroviario, Viviendas de Operarios.



# INTRODUÇÃO



Dentro do universo dos bens considerados Patrimônio Histórico, as vilas operárias e ferroviárias inserem-se num contexto mais recente, no qual se costuma agrupar os monumentos sob o título de “Patrimônio Industrial”. São bens construídos ou produzidos, após a Revolução Industrial que evidenciam íntima relação com as novas formas de produção, no uso de técnicas construtivas, na destinação - fábricas, depósitos, ferrovias, habitação operária, entre outros - e nos materiais industrializados.

Alguns pesquisadores os conceituaram como “monumentos industriais” ou denominaram seus estudos de “arqueologia industrial”. Na origem dos estudos, na Inglaterra, a discussão sobre o Patrimônio Industrial também estava vinculada à arquitetura ferroviária e aos edifícios erguidos com elementos pré-fabricados.

A primeira discussão sobre o tema ocorreu na Inglaterra em meados da década de 1950, época em que foi definida a expressão “arqueologia industrial”. Ela ganhou mais vigor e atraiu a atenção pública a partir do início da década de 1960, quando importantes representantes da arquitetura fabril foram demolidos. O movimento de interesse pelo patrimônio industrial foi se ampliando, e desde então, alguns países estão em processo de construção de inventários sistemáticos da sua herança industrial.

*“Mais recentemente, esse ramo que se tem designado, de maneira ampla, de arqueologia industrial, tem se preocupado em reconstituir, a partir de elementos concretos, o espaço material e humano que envolve uma sociedade. A arqueologia industrial, desta forma, não visa realizar uma história da ciência ou das técnicas, mas encontrar as circunstâncias materiais e técnicas que estão na origem de uma fabricação, da montagem de uma máquina ou da construção de um estabelecimento ou de um equipamento que marcou a vida de seus contemporâneos, e em seguida pesquisar as*



*consequências que esses 'acontecimentos' tiveram sobre todos os dados do ambiente de uma população ou de um grupo social."*<sup>1</sup>

À arqueologia industrial interessam várias áreas do conhecimento, em especial as humanas, ligadas à antropologia, sociologia e história (social, do trabalho, econômica, das ciências, técnica, engenharia, arte, arquitetura, cidades, etc.). Um esforço multidisciplinar na troca de informações ajudaria a ampliar o conhecimento do tema, por meio de inventários, registros, pesquisas históricas, documentais e iconográficas, entrevistas, levantamentos, análises de edifícios e conjuntos, bem como da sua transformação no decorrer do tempo, estudos dos materiais, estruturas, patologias impregnadas atualmente, do contexto das áreas industriais na cidade onde está situada. Desta forma, faz-se necessário um esforço conjunto das diferentes áreas, tais como as supracitadas, para a construção desse conhecimento. Como afirma Beatriz M. Kühl:

*"A industrialização teve papel fundamental na definição dos destinos de várias cidades brasileiras. Muitos dos representantes de nossa arquitetura industrial, principalmente da fase inicial, são testemunhos de um período da história de nossa arquitetura marcada pela transposição de estilos e de materiais, inserindo-se também no contexto da pré-fabricação de elementos ou de edifícios inteiros para a exportação. Existem exemplares de interesse pela sua escala, pelo cuidado na composição, pela introdução e consolidação de variados tipos arquitetônicos e pelo uso de novas técnicas e materiais construtivos. Tiveram papel relevante na disseminação da alvenaria de tijolo e de outros materiais industrializados, tal como o ferro, sendo exemplos de racionalização que auxiliaram no estabelecimento de uma renovada práxis construtiva. Mais recentemente, foram*

1 THIESEN, Beatriz Valladão. Artigo: "Arqueologia industrial ou arqueologia da industrialização? Mais que uma questão de abrangência". < <http://www.revista.iphan.gov.br/materia.php?id=161>.>

*feitos exemplares que exploraram o potencial expressivo e construtivo do concreto armado. Muitos desses edifícios não mais existem, não tendo sido poupados no processo de transformações por que passaram várias cidades, tendo como fator agravante o fato de parte deles ser de período até recentemente pouco apreciado pela historiografia da arquitetura."*<sup>2</sup>

A mobilização para salvar a Estação Euston, em Londres, em 1962, foi um marco na conscientização do público sobre o valor do patrimônio industrial. Tal estação intermunicipal foi a primeira a ser construída naquela cidade e, mesmo com os protestos públicos, foi demolida e reinaugurada - completamente desfigurada - em 1968.<sup>3</sup>

A partir desse momento, muitos países europeus tornaram-se "líderes" na preservação do Patrimônio Industrial. Como exemplos, têm-se o "Centro e Arquivo Histórico da Mina de Bochum", na Alemanha; a Fundação do "Museu do Vale de Ironbridge", na Inglaterra; e o "Museu da Mina de Carvão de Argenteau-Trimbleur", na Bélgica, convertido num complexo turístico em 1980. Também o "Écomusée de Le Creusot-Montceau-les-Mines", do final dos anos 1970 e o "Museu da Fábrica de Saint-Etienne", aberto ao público em 1989 - ambos na França. Todos esses constituem exemplos de iniciativas positivas para a proteção e uso do patrimônio industrial, ilustra a arquiteta Campagnol.<sup>4</sup>

Importante citar o francês Louis Bergeron, que está entre os presidentes e fundadores do **Comitê Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial - TICCIH**, órgão internacional que estuda e incentiva a pesquisa sobre o tema.

2 KÜHL, Beatriz Mugayar. Artigo: "Algumas questões relativas ao patrimônio industrial e à sua preservação". < <http://www.revista.iphan.gov.br/materia.php?id=165>>

3 RUFINORI, Manoela. "Preservação do Patrimônio Industrial na cidade de São Paulo - o bairro da Mooca." Dissertação de Mestrado.USP, 2004.

4 CAMPAGNOL, G. Assentamentos Agroindustriais: o espaço da habitação em usinas de açúcar. São Carlos: Rima, 2004.



Um conceito relativamente recente de patrimônio industrial está na carta de Nizhny Tagil, documento produzido na reunião do Comitê, em 2003, na Rússia. Tal carta afirma que não apenas os bens tangíveis são de fundamental importância, mas também os intangíveis. Valoriza-se não só o edifício isolado, mas todo o entorno, os complexos industriais e a paisagem industrial. Segundo a carta de Nizhny Tagil,

*“O patrimônio industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de tratamento e de refino, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infra-estruturas, assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação”.*<sup>5</sup>

Pelo que foi considerado até o momento, ficou claro que o interesse pela compreensão da industrialização e suas consequências já existe há algum tempo nas ciências sociais e econômicas. Porém, a valorização da Arquitetura Industrial como patrimônio foi tardia. Felizmente tal interesse vem crescendo e grandes esforços foram feitos para se definir o **Patrimônio Industrial**.

Para compreender tanto a relação entre a produção de bens e seu escoamento, como os novos tipos de edifícios criados para atender a nova demanda, a pesquisadora Beatriz Kuhl entendeu que

*“a industrialização em larga escala associa-se diretamente com as ferrovias (...) Essa articulação marcará por longo período a implantação e crescimento de indústrias e a transformação de numerosas cidades (...) em que a relação*

*fábricas, habitação operária e ferrovias estruturam várias zonas. (...) Apesar das diferenças existentes entre, por exemplo, uma estação ferroviária e uma indústria siderúrgica, entende-se que esses elementos sejam parte integrante de um mesmo processo.”*<sup>6</sup>

O Patrimônio Industrial está intrinsecamente ligado ao seu contexto social e econômico, e sua compreensão não deve ser dissociada da história da técnica e do pensamento. Ou seja, ele deve ser estudado conjuntamente com as transformações tecnológicas, econômicas e sociais pelas quais o mundo passou, e que se refletiram na forma “moderna” de ver o mundo com a introdução de conceitos, tais como as noções de superação e progresso.

As primeiras vilas operárias e ferroviárias foram construídas neste contexto, e tornaram-se parte fundamental na disseminação dos novos hábitos e conceitos típicos da sociedade industrial, como por exemplo, o saneamento, a higiene e a moralidade. Assim, o estudo da habitação pós Revolução Industrial deve buscar, antes de tudo, compreender as modificações na forma de viver da sociedade industrial.

No panorama europeu, visando oferecer melhores condições de habitação aos seus funcionários, os empreendimentos industriais começaram a investir na construção de vilas para manter os operários próximos aos seus locais de trabalho e, também, para controlá-los de perto, exercendo um duplo papel de benfeitoria e dominação.

Já no Brasil, país baseado na produção agrícola desde os tempos coloniais, a introdução dos conceitos e hábitos “modernos” não se deu da mesma forma. Na maior parte dos casos, os modelos utilizados nos países europeus foram introduzidos no Brasil em meio a uma sociedade rural e escravocrata, o que contribuiu para ressaltar ainda mais as contradições dos modelos econômicos até então adotados.

A construção das vilas ferroviárias e operárias cumpriu um papel

5 MELLO e SILVA, Leonardo. *Patrimônio industrial: passado e presente*. Disponível em: <<http://www.revista.iphan.gov.br/materia.php?id=167>>.

6 KÜHL, Beatriz Mugayar. *A Preservação da Arquitetura Industrial em São Paulo: questões teóricas*. São Paulo, FAUUSP, Relatório Científico- Auxílio à Pesquisa FAPESP, 2005. Pg. 39,40.



adicional, pois ajudou a afastar o operário de seus antigos hábitos rurais e condicioná-lo para o trabalho regado nas indústrias. Essas experiências contribuíram para a introdução de novas tipologias edilícias, alterando as antigas formas de habitar no país após a abolição do uso da mão-de-obra escrava. Assim, mais do que simples modelos urbanísticos, refletem um momento social e econômico marcante na história do país.

No Brasil, foram muitos os casos de vilas operárias e ferroviárias construídas ao longo de mais de um século, entre a primeira metade do século XIX e a segunda metade do século XX. Especificamente no caso das vilas ferroviárias, a prática de oferecer alojamento para os funcionários foi introduzida pelas Companhias Ferroviárias desde a construção das primeiras linhas e, em alguns casos, foi mantida mesmo após terem sido encampadas pelo Governo Federal. Considerando que nos primórdios das ferrovias havia ao menos um responsável por cada trecho de aproximadamente 20 quilômetros de linha, o qual deveria ser alojado próximo ao seu local de trabalho, temos uma ideia do grande número de edifícios residenciais destinados a abrigar ferroviários, sendo, portanto, praticamente inviável um mapeamento detalhado de todas elas.

Os bairros de origem operária e industrial possuem extensos complexos que são testemunhos da formação da cidade, de transformações sociais e econômicas, e atualmente, estão sujeitos ao esquecimento e à ruína, antes mesmo de um estudo aprofundado. A arquitetura resultante desse processo - voltada tanto às unidades de produção quanto aos meios de transporte e todo complexo de outras construções ligadas às atividades fabris e ferroviárias, como habitações, escolas, igrejas etc. - é de grande interesse, não somente para a história da arquitetura, mas também para a história socioeconômica, da engenharia, da indústria, da técnica, entre outros.

Muitos dos representantes do Patrimônio Industrial brasileiro são importantes pela relevância histórica do fenômeno ao qual estão relacionados. Parte considerável desses edifícios não mais existe. Não foram poupados no processo de transformações pelo qual passaram

várias cidades brasileiras, tendo como fator agravante o fato de vários exemplares serem de um período, final do século XIX e início do século XX, até recentemente pouco apreciado pela crítica e pela historiografia da arquitetura.

Atualmente, o Brasil ainda conta com um importante legado da industrialização, de significância não apenas para o país, mas também no contexto internacional, sendo ela derivada da Revolução Industrial e dos seus processos produtivos e de escoamento da produção. O interesse pelo tema no meio acadêmico é recente e, apesar de despertar a curiosidade de um número crescente de pessoas, o conhecimento sistematizado e as análises e ações fundamentadas são ainda limitados.

Por isso, é necessária a realização de estudos direcionados para apontar sua relevância, com foco nas características e a importância dos exemplares selecionados como estudos de caso em cada região analisada.

No entanto, mesmo que o interesse pela preservação do patrimônio industrial no Brasil seja recente, ganhando maior importância nas últimas décadas do século XX, podemos notar uma crescente discussão e interesse por sua preservação, com a realização de alguns estudos e levantamentos específicos.

Como referências bibliográficas, entre as estudadas para desenvolver esta pesquisa, destacamos algumas, como: Para entender o contexto do Patrimônio Latino-americano, temos como base principal o livro "Preservación de la Arquitectura Industrial em Iberoamérica y España"<sup>7</sup>, do Instituto Andaluz de Patrimônio Histórico. A obra possui artigos compilados que abordam diversas experiências sobre a preservação do patrimônio industrial na América Latina e na Espanha.

Contribuíram também os livros de Rogelio Carbajosa<sup>8</sup> e Antonio

7 GUTIÉRREZ, Ramón. MORELES, Federico. MARTÍN, Marcelo. *Preservación de la Arquitectura Industrial em Iberoamérica y España*. CEDONAL, Ed. Comares, Granada, 2001.

8 CARBAJOSA, Rogelio; RODRIGUES, Pablo; ANTUÑA, Faustino. *Patrimonio Industrial*. Ed. CajAstur, Centro Del Profesorado y de recursos Nalón-Caudal. San Martín del Rey Aurélio, España, 2004.



Ramón Felgueroso Durán<sup>9</sup>, autores espanhóis que pesquisam a arquitetura industrial da região de Astúrias.

O Guia de Patrimônio Cultural de Buenos Aires, publicado pelo Ministério da Cultura - o volume 06 - é voltado para a Arquitetura Industrial, catalogando edifícios, conjuntos e equipamentos.

Como embasamento para o tema a ser pesquisado, é necessário rever o referencial teórico e historiográfico sobre a Revolução Industrial, abrangendo o surgimento da classe operária e a situação em que ela se encontrava na Europa. É essencial a leitura de “*A situação das classes trabalhadas na Inglaterra*”<sup>10</sup> que discute a situação da classe trabalhadora na Inglaterra, revelando as condições da cidade industrial.

Leonardo Benévolo<sup>11</sup> dá um panorama geral da influência da Industrialização na arquitetura e urbanismo modernos. Joseph Rykwert<sup>12</sup> descreve minuciosamente as primeiras soluções para habitação operária, tanto na iniciativa pública como na privada. É possível constatar que a construção de complexos operários no Brasil partiu das mesmas necessidades dos industriais europeus, no sentido de reter mão-de-obra nas proximidades da fábrica. Além disso, observam-se algumas variantes na configuração espacial, que se apresentam semelhantes às manifestações europeias citadas pelo autor, como: 1) a associação linear de unidades de habitação, ordenadas pela repetição de um modelo, critério encontrado na *Fuggeri* alemã e no *Cottage System* inglês; 2) a organização de variantes arquitetônicas obedecendo critérios de ocupação segundo a hierarquia funcional na empresa, critério também empregado nas *Cités Ouvrières* Francesas; 3) a incorporação de equipamentos de lazer e serviços

comunitários nas Fábricas Brasileiras, também como uma extensão das *Cités Ouvrières Francesas*.

Ainda, como complementação, são usados os livros de Kenneth Frampton<sup>13</sup>, Thierry Paquot<sup>14</sup> e Michelle Perrot<sup>15</sup>. E para entender a estrutura urbana e arquitetônica como forma de disciplinamento implantadas nos complexos fábrica - Vila Operária, há os livros de Michel Foucault<sup>16</sup>.

Para entender a relação dos diferentes elementos do patrimônio industrial é necessário compreender do surgimento da tecnologia ferroviária dentro do contexto da própria Revolução Industrial. Eric J. Hobsbawm<sup>17</sup> estuda tal fenômeno e com esse livro podemos entender os processos econômicos, sociais e tecnológicos relacionados. O autor Geraldo Gomes da Silva<sup>18</sup> analisa os fatos à luz da arquitetura e contribui para compreender as mudanças no panorama social, econômico e tecnológico da época. Lewis Mumford<sup>19</sup> aborda os efeitos da introdução da tecnologia ferroviária sobre a ocupação do território na Europa, que levou ao rápido crescimento das áreas urbanas e os problemas decorrentes desses processos.

Bernardo Secchi e Guido Zucconi,<sup>20</sup> também mostram de forma crítica a construção material do espaço habitado nas grandes cidades, e as transformações da cidade do século XIX e XX.

Posteriormente, com o objetivo de fazer a conexão com a história da

9 DURÁN, Antonio Ramón Felgueroso. *Arquitectura Industrial en el Valle Del Nalón (1890-1940)*. Ed. CICEES, Asturias, España, 2006.

10 ENGELS, Friedrich. *A situação da classe trabalhadora na Inglaterra*. São Paulo: Global, 1985.

11 BENÉVOLO, Leonardo. *As Origens da Urbanística Moderna*. Lisboa: Coleção Dimensões, Editorial Presença, 1987.

\_\_\_\_\_. *História da Arquitetura Moderna*. São Paulo: Ed. Perspectiva, 3ª ed., 2004.

12 RYKWERT, Joseph. *A Sedução do lugar. A história e o futuro da cidade*. São Paulo: Ed. Martins Fontes, 2004.

13 FRAMPTON, Kenneth. *História Crítica da Arquitetura Moderna*, São Paulo: Ed. Martins Fontes, 2000.

14 PAQUOT, Thierry. *Habiter L'utopie L'É Familistère Godim À Guise*. Ed. De La villette, 2003

15 PERROT, Michelle. *História da vida privada, 4, da Revolução Francesa à Primeira Guerra*. São Paulo: Companhia das Letras, 1991.

16 FOUCAULT, Michel. *Vigiar e Punir*. Petrópolis: Vozes, 1993. \_\_\_\_\_. *Microfísica do Poder*. Rio de Janeiro: Graal, 9ª ed., 1990.

17 HOBBSAWM, Eric J. *A Era das Revoluções: Europa 1789-1848*. Rio de Janeiro: Ed. Paz e Terra, 1997.

18 SILVA, Geraldo Gomes da. *Arquitetura do Ferro no Brasil*. São Paulo: Ed. Nobel, 1987.

19 MUMFORD, Lewis. *A Cidade na História - suas origens, transformações e perspectivas*. São Paulo: Ed. Martins Fontes, 1998.

20 SECCHI, Bernardo. *A Cidade do século XX*. São Paulo: Perspectiva, 2009. - Coleção Debates nº 318. E ZUCCONI, Guido. *A cidade do século XIX*. São Paulo, Ed. Perspectiva, 2009. (debates nº 319)





industrialização no Brasil, é importante citar alguns autores nacionais. Utilizamos Hélio Vianna<sup>21</sup> para entender como se deu o processo de importação tecnológica e, avaliar sua real necessidade de implantação no Brasil em meados do século XIX. Nabil Georges Bonduki<sup>22</sup> aborda as origens da habitação social no Brasil, enfatizando as leis criadas para a melhoria da habitação operária. Eva Alterman Blay,<sup>23</sup> estuda as Vilas Operárias do Estado de São Paulo e faz uma descrição detalhada do complexo industrial Maria Zélia, em São Paulo.

Além disso, podemos utilizar os livros de Maria Helena Santana Cruz<sup>24</sup>, Fábio Cyrino<sup>25</sup>, Márcia Lúcia Rebello Pinho Dias<sup>26</sup>, Carlos A.C. Lemos<sup>27</sup>, Júlio Noro<sup>28</sup>, Nestor Goulart Reis Filho<sup>29</sup>. Todos eles discutem a industrialização no sul e sudeste do Brasil, com ênfase na discussão à luz da arquitetura e do urbanismo.

21 VIANNA, Hélio. *História do Brasil*. São Paulo: Companhia Melhoramentos, 1994

22 BONDUKI, Nabil Georges. *Habitar São Paulo: Reflexões sobre a Gestão Urbana*. São Paulo: Estação Liberdade, FAPESP, 2000.

\_\_\_\_\_. *Origens da Habitação Social no Brasil*. Arquitetura Moderna, Lei do inquilinato e difusão da casa própria. São Paulo: Estação Liberdade, FAPESP, 1998.

23 BLAY, Eva Alterman. *Eu Não Tenho Onde Morar: Vilas Operárias na Cidade de São Paulo*, São Paulo: Nobel, 1985

24 CRUZ, Maria Helena Santana. *Mudanças tecnológicas e relações de trabalho: Um olhar de gênero na indústria têxtil*. Revista da fapese, n. 2, jul./dez. 2005.

25 CYRINO, Fábio. Café, Ferro e Argila. *A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltd. através da análise de sua arquitetura*. São Paulo: Ed. Landmark, 2004.

26 DIAS, Márcia Lúcia Rebello Pinho. *Desenvolvimento Urbano e Habitação Popular em São Paulo - 1870-1914*. São Paulo: Nobel, 1989.

27 LEMOS, Carlos A.C. *A República Ensina a Morar (Melhor)*. São Paulo: Hucitec, 1999.  
\_\_\_\_\_. *Casa Paulista*. São Paulo: EdUsp, 1999.

28 NORO, Júlio. *A Vila Operária na República Velha: o caso Rheingantz*. Dissertação de mestrado, mimeo, Porto Alegre, 1995.

29 REIS FILHO, Nestor Goulart. *Habitação Popular no Brasil: 1880-1920*. São Paulo: Fau-Usp, cadernos de pesquisa do LAP, 1994.

Para compreender as peculiaridades que diferenciaram o processo de implantação industrial no Nordeste do restante do Brasil, principalmente da pioneira região Sudeste, é necessário pesquisar autores que tratam do tema na região a ser estudada. Como referências iniciais, na busca de bibliografia sobre o Nordeste, destacam-se os autores Telma de Barros Correia e Sérgio Leite Lopes, que pesquisam os Estados de Alagoas e Pernambuco. Telma de Barros Correia<sup>30</sup> discutiu a habitação operária de 1870 a 1950 e faz uma grande pesquisa, sobre o Núcleo fabril em Alagoas. José Sérgio Leite Lopes<sup>31</sup> pesquisou sobre a cidade de Paulista, anteriormente no grande núcleo fabril pernambucano, hoje localizado na região metropolitana de Recife. Entre outras referências ao Nordeste, há Antonio Augusto de Almeida<sup>32</sup> que mostra o patrimônio relacionado aos engenhos de açúcar da Paraíba e Esterzilda Berenstein de Azevedo<sup>33</sup> que discute sobre a arquitetura do açúcar no recôncavo baiano.

A publicação que deu uma visão geral do patrimônio industrial do país foi a Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAU/USP<sup>34</sup>, resumo da pesquisa sobre núcleos fabris.

Vale salientar a contribuição de Gilberto Freyre<sup>35</sup> para entender as peculiaridades do Nordeste Brasileiro. Ele aborda a questão da moradia

30 CORREIA, Telma de Barros. *Pedra: Plano e cotidiano operário no sertão*. Campinas-SP: Papirus, 1998.

31 LEITE LOPES, José Sérgio. *Mudança Social no Nordeste: A Reprodução da Subordinação*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

\_\_\_\_\_. *A Tecelagem dos conflitos de classes na cidade das chaminés*. Brasília: Ed. Unb, 1988.

32 ALMEIDA, Antonio Augusto de. *Brejo Paraibano: Contribuição para o Inventário do Patrimônio Cultural*. João Pessoa: Secretaria de Educação e Cultura, Departamento de Produção Gráfica, UFPB, 1994.

33 AZEVEDO, Esterzilda Berenstein de. *Arquitetura do Açúcar*. São Paulo: Nobel, 1990.

34 Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAU/USP. Artigo "Brasil suas fábricas e vilas operárias", Telma de Barros Correia, KhaledGhoubar, Yvonne Mautner.

35 FREYRE, Gilberto. *Casa-Grande e Senzala*. 30a ed. Recife: Record, 1992.

\_\_\_\_\_. *Sobrados e Mucambos*. Introdução à História da Sociedade Patriarcal no Brasil. 8a ed. Recife: Record, 1990.

\_\_\_\_\_. *A casa brasileira*. Enciclopédia da vida brasileira. Rio de Janeiro, Grifo Edições, 1971.



do escravo antes e depois da abolição, e analisa como tal fato influencia a forma de morar da classe trabalhadora posteriormente.

Com relação ao Estado de Sergipe, destacam-se inicialmente Maria Thetis Nunes<sup>36</sup>, Luiz Antônio Barreto<sup>37</sup> e Luiz R. B Mott<sup>38</sup>, autores que pesquisaram sobre a história sergipana, e, também Cinform<sup>39</sup>, livro que dá uma visão geral sobre todos os municípios e mostra quais se destacaram no período inicial da industrialização na região.

Também muito importante como referência é o autor Frederico Lisboa Romão<sup>40</sup>, que descreve o movimento operário em Sergipe. Nas entrelinhas do seu livro, ele detalha os núcleos fabris da região. A pesquisa sobre Patrimônio Ferroviário produzido pelo IPHAN, disponibilizado para esta pesquisa de forma inédita - pois ainda não foi publicado - foi de grande ajuda para a pesquisa iconográfica da região Nordeste.

Os autores acima citados ajudam a entender melhor o mundo do Patrimônio Industrial. Faz-se necessário expressar a dificuldade encontrada ao longo da elaboração desta tese para encontrar bibliografia sobre Patrimônio Industrial no Nordeste Brasileiro. Tal dificuldade fortaleceu o desejo de contribuir com a produção acadêmica referente ao presente tema.

O objetivo principal desse trabalho é revelar e analisar de forma inédita o Patrimônio Industrial do Estado de Sergipe, que está ameaçado de extinção e merece ser documentado, pois muitos já foram demolidos sem nenhum tipo de estudo. Foram escolhidas como estudos de caso

as cinco cidades que possuem tanto arquitetura fabril quanto ferroviária. Para isso, será necessário pesquisar as questões relativas à arquitetura industrial no Brasil e quais as influências recebidas da Revolução Industrial Européia, com foco na arquitetura dos complexos “Fábrica-Vila operária” e “Estação-Vila ferroviária”.

Buscamos como objetivos específicos: Revisar o referencial teórico e histórico sobre a industrialização na Europa e sua disseminação em outras regiões; Pesquisar as origens históricas e tecnológicas da arquitetura industrial e ferroviária, fazendo uma contextualização internacional e nacional do tema; Pesquisar sobre o surgimento da classe operária, juntamente com as fábricas e ferrovias; Entender as diferenças entre o processo de implantação industrial e ferroviária no Nordeste e no Sul/Sudeste do Brasil, analisando as peculiaridades desse processo no Estado de Sergipe; Estudar sobre as Vilas Operárias e Vilas Ferroviárias no Nordeste do Brasil; fazer um levantamento fotográfico e iconográfico da arquitetura de Fábricas e Vilas Operárias e Estações e Vilas Ferroviárias das cidades delimitadas como estudo de caso no Estado de Sergipe; Identificar o Patrimônio Industrial do Estado para que tais conjuntos sejam conhecidos e incorporados à lista de Patrimônio Industrial Brasileiro. Sugerir que futuras pesquisas sejam realizadas para discutir mais detalhadamente cada edifício apresentado e que no futuro haja interesse em dar a devida proteção.

Na elaboração da presente pesquisa foram utilizados os seguintes procedimentos metodológicos: 1. Pesquisa Bibliográfica - O referencial teórico e histórico sobre o tema, contribuindo para sua melhor compreensão. 2. Pesquisa de Campo - Muitas das construções identificadas como as do período estudado, não possuem projetos arquitetônicos arquivados nas Prefeituras Municipais, sendo necessária a realização de um levantamento fotográfico da situação edilícia das regiões pesquisadas. 3. Pesquisa Documental: Exame do material iconográfico disponível sobre o tema estudado, particularmente, mapas e fotografias; Levantamento de revistas e jornais de cada cidade analisada; Levantamento da documentação sobre as Fábricas e Vilas Operárias do Estado de Sergipe,

36 NUNES, Maria Thetis. (1923-). *Sergipe provincial*. Rio de Janeiro: Ed. Tempo Brasileiro, Aracaju, Banco do Estado de Sergipe, 2006.

\_\_\_\_\_. *O social na historiografia sergipana*. In: Congresso Brasileiro de Tropicologia, 1, 1986. Recife: Fundaj, Massangana, 1987.

37 BARRETO, Luiz Antônio. “*Sergipe - 400 anos de História*” Aracaju: in Turismo & Lazer em Revista n° 52, 1990.

38 MOTT, Luiz R. B. *Sergipe del Rey: População, Economia e Sociedade*. Aracaju: FUNDESC, 1986.

39 CIFORM, *História dos Municípios*, Aracaju: Editora Globo Cochrane, 2002.

40 ROMÃO, Frederico Lisboa, *Na Trama da História - O Movimento Operário em Sergipe*, Aracaju, 2000.



junto aos Arquivos Públicos e Prefeituras Municipais.

O capítulo 01 vai mostrar o referencial teórico sobre a genealogia do Patrimônio Industrial, desde seu surgimento na Europa até sua chegada no Brasil.

O capítulo 02 vai discorrer sobre os principais modelos da arquitetura fabril e ferroviária, novos tipos arquitetônicos - como fábricas e estações ferroviárias - e o que foi criado para dar suporte a essas novas tipologias, como novas técnicas construtivas e novos materiais. Assim como vamos analisar a habitação operária e suas principais características.

O capítulo 03 vai explanar sobre o processo de industrialização no Nordeste do Brasil e suas especificidades. Exemplificar com casos em Alagoas (Pedra), Pernambuco (Paulista) e Paraíba (Rio tinto) como a implantação das indústrias e ferrovias desenvolveram a região. Posteriormente, mostraremos como foi o processo de industrialização em Sergipe.

O capítulo 04, vai relevar de forma inédita, os exemplares do Patrimônio Industrial de cinco cidades Estado de Sergipe, escolhidas por possuírem tanto arquitetura fabril quanto ferroviária. Vale ressaltar que ao pesquisar as cidades de São Cristóvão e Aracaju, por terem grande importância histórica e econômica no Estado, encontramos maior quantidade de material para pesquisa bibliográfica. Quanto à pesquisa das cidades de Maruim, Riachuelo e Propriá, por terem menor expressão no Estado que as anteriores, houve maior dificuldade para encontrar referências bibliográficas seguras. Portanto, a maior parte do material apresentado é resultado de pesquisa de campo e levantamento fotográfico realizado pela autora. Infelizmente, isso causou um desequilíbrio no volume de conteúdo entre as cinco cidades

escolhidas no estudo de caso. As fichas elaboradas para cada cidade contem um levantamento fotográfico e iconográfico, e descreve em linhas gerais as principais características dos edifícios apresentados e algumas informações como datas de construção, tipo de cobertura, estado de conservação e, se existe alguma proteção legal.

Esperamos contribuir com esta pesquisa para a ampliação do conhecimento no campo da história da arquitetura brasileira, especificamente sobre o Patrimônio Industrial do Nordeste Brasileiro, e com isso, lutar para que tais edifícios de valor não caiam no esquecimento e sejam destruídos.



## CAPÍTULO I - GENEALOGIA DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL



## CAPÍTULO I - GENEALOGIA DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL

### 1.1 - SURGIMENTO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL

Entre os diversos fatores da origem do processo de industrialização, três merecem destaque especial: a Revolução Comercial, a acumulação primitiva de capital e o desenvolvimento de instrumentos de produção. Tal processo promoveu várias transformações na estrutura das cidades, entre as quais a redistribuição da população, com o aumento dos processos migratórios campo-cidade.

Como consequência do progresso, as cidades industriais aumentaram seus problemas relacionados a falta de higiene, infraestrutura e moradia para grande parte da população.

No século XIX, a mobilidade da mão de obra era uma necessidade vital para a nova indústria que pretendia especializar o trabalho, passando do domestic system para a aglomeração da manufatura e da fábrica, dispondo de um espaço restrito de fontes de matérias-primas e de mão de obra para baixar os custos.

*“Nada de crescimento, nem de domínio e de lucros novos, sem uma profunda reconstrução da sociedade, apoiada em uma exploração racionalizada do trabalho de todos aqueles que não possuem meios de produção modernos; as alterações sociais estão organicamente ligadas à Revolução Industrial.”<sup>1</sup>*

A cidade “provinciana” com sua economia tradicional, suas funções religiosas, administrativas e militares, com seus pequenos negociantes, camponeses e artesãos, se rendeu à nova estrutura urbana baseada na indústria. As cidades se expandiram, infladas pelos seus novos habitantes. É o caso de Londres, conforme trecho abaixo:

1 RIOUX, Jean-Piere. *A Revolução Industrial, 1780-1880*. Ed. Livraria Moderna. São Paulo, 1975. P. 129.

*“A vida urbana suscita logo enormes problemas. Um grande serviço de limpeza pública a manter (Londres possui 8.500 Km de ruas em 1860), iluminação a gás, depois elétrica, de esgotos para construir, de lixo para recolher, um abastecimento delicado para organizar: de água, de alimentos, de energia, de matérias-primas industriais; o canal, a usina de gás, galão, se integram - mal - na paisagem. Na balbúrdia das carruagens, os ônibus puxados por cavalos e os novos trens aumentam o atravancamento, de que Londres, uma vez ainda dá o exemplo, a tal ponto que se projetará muito cedo a construção de unia ferrovia subterrânea. Mas este urbanismo hesitante da grandeza e da utilidade desaparece quando se chega aos bairros populares e as construções, com seus impasses, seus caminhos lodosos, seus raros bicos de gás, suas atrozes aglomerações humanas que fornecem o pano de fundo sinistro à vida operária que descreveremos mais adiante. É que a grande cidade, malgrado sua modernização, permanece implacavelmente o reflexo da sociedade industrial que a criou. As grandes obras do centro frequentemente expulsam os habitantes para a periferia com unia seleção cuidadosa entre ricos e pobres, através de uma curiosa segregação geográfica que dá o Oeste aos primeiros e deixa os outros se concentrarem no Leste.”<sup>2</sup>*

A Fábrica, por sua originalidade e eficácia, tornou-se o símbolo da Revolução Industrial. Os seus mecanismos acoplados e facilmente controláveis despertavam fascínio entre os industriais do período. Por meio da Fábrica, a divisão do trabalho operário podia ser aplicada com sucesso, pois desligava o trabalhador do seu meio familiar, obrigava-o a ser pontual, e permitia uma servidão constante do operário perante a máquina.

2 RIOUX, Jean-Piere, p. 134,135.



*“Enquanto isso, a população de Londres era proscrita cada vez para mais longe do centro rico, espalhando-se por conjuntos de casinhas. Os subúrbios parisienses, por sua vez, eram formados por barracos em terrenos grilados ou blocos de apartamentos empilhados. Horizontalmente estratificadas, essas edificações ofereciam uma mistura social mais complexa que as pequenas propriedades geminadas de Londres. A gradação social e de valor do aluguel de acordo com o andar dos apartamentos foi alterada com a invenção do elevador de segurança - o primeiro deles foi instalado em Mannheim, em 1880.”<sup>3</sup>*

Para favorecer seus investimentos, os industriais submetiam os trabalhadores a uma longa jornada de trabalho e a baixos salários. Como a oferta de mão de obra era abundante, o emprego era dado aos que aceitavam tais condições.

Friedrich Engels comparou os operários em Manchester, na Inglaterra, com *“um exército que retorna de campanha”*, tamanho era o desgaste físico e o abatimento geral. O emprego de crianças de 4 a 6 anos era frequente e procurado, desde que soubessem caminhar e fossem capazes de ser treinadas para o trabalho nas máquinas. Nos tempos de crise ou de revoltas obreiras, o emprego de jovens era a maneira mais segura de manter a produção e os lucros.<sup>4</sup>

Algumas leis foram criadas pelos parlamentos para limitar grandes abusos. Em 1819, na Grã-Bretanha, as leis proibiram o trabalho de crianças abaixo dos 9 anos nas manufaturas de algodão e reduziram a sua jornada de trabalho para 12 horas. Em 1831, interditaram o trabalho noturno para menores de 18 anos. Em 1833, houve leis para reduzir a jornada das crianças para 48 horas semanais. No entanto, as leis criadas foram pouco aplicadas.<sup>5</sup>

A cidade tradicional ainda manteve por um tempo a sua população de artesãos e de pequenos comerciantes. No entanto, seu polo de crescimento passou a ser o estabelecimento industrial moderno, em torno do qual se aglomerava a maioria dos serviços e das habitações.

Esse cenário levou à necessidade de adaptação das cidades para solucionar os inúmeros problemas decorrentes das rápidas mudanças pelas quais passaram. Questões como circulação, saneamento, ventilação, controle de doenças, entre outros, tornaram-se problemas graves a serem resolvidos pelas administrações municipais. E, foram os principais argumentos utilizados para as “reformas” executadas em diversas áreas urbanas a partir de meados do século XIX, numa tentativa do poder público de retomar o controle sobre seu crescimento e a progressiva especulação imobiliária.

Durante essas reformas observa-se uma renovação global do patrimônio construído, voltado em grande parte para atender à demanda por habitação.<sup>6</sup> A circulação foi outro aspecto de destaque, pois nas cidades industriais, o transporte por grandes distâncias - tanto de matérias primas e produção quanto o de pessoas - era uma questão essencial.

O transporte coletivo, resolvido a partir das novas tecnologias disponíveis, modificou as relações de espaços a serem percorridos e o tempo para fazê-los. O uso de bondes e trens em substituição às carroças influenciou a forma urbana e foram usados como justificativa para a demolição de grandes trechos do tecido urbano em muitas cidades para a abertura de novas vias, largas e retas.

Na Europa, as novas vias vinham solucionar um duplo problema: retirar parte dos moradores do local e facilitar o acesso da polícia. Orientadas segundo a perspectiva dos monumentos, valorizavam edifícios, ruas e praças simbólicos para a cidade, enquanto as áreas demolidas davam lugar a edifícios construídos segundo preceitos da arquitetura do período, e após a expulsão das populações marginalizadas, eram

<sup>3</sup> RYKWERT, Joseph. *A Sedução do Lugar. A história e o futuro da cidade*. São Paulo: Ed.Martins Fontes, 2004. p. 102

<sup>4</sup> RIOUX, Jean-Piere, p. 149.

<sup>5</sup> Ibid. p. 156-158

<sup>6</sup> “Dados bastante significativos são os de Paris durante a administração de Haussmann, de 1853 a 1870, quando foram demolidos 25 mil imóveis e reconstruídos 70 mil.” KÜHL, Beatriz. 2005, p. 20



novamente ocupadas pela aristocracia.<sup>7</sup>

Muitas das novas vias - para a circulação de pedestres - contavam com arcadas, que separavam o fluxo de pessoas e veículos. E utilizando os novos materiais e técnicas - como a utilização do ferro e do vidro - ganharam popularidade as "galerias", onde a elite burguesa em ascensão podia frequentar lojas, restaurantes e cafés se mantendo distante das ruas, que na época sua maioria não era pavimentada, onde se acumulava o lixo e não havia sistema de esgoto apropriado.

Por volta de 1860, a energia elétrica veio prolongar o dia, permitindo tanto o uso noturno dos equipamentos de comércio e lazer. Este cenário de transformações se refletiu sobre a atuação dos profissionais da área da construção. Enquanto os arquitetos se mantinham restritos às preocupações com regras de composição do vocabulário clássico estabelecido até o século XVIII e suas reais proporções, "girando em torno das realizações do passado em busca de coisas que poderiam ser feitas outra vez, de forma diferente, ou em novas combinações",<sup>8</sup> o campo da engenharia ganhava projeção.

O princípio da salubridade que embasou as reformas urbanas trouxe para a arquitetura tradicional os materiais industriais como o ferro e vidro, propiciou a criação de amplas aberturas, como portões e janelas maiores, e privilegiou a iluminação e ventilação natural.

Também vieram à tona novas tipologias de edifícios e equipamentos de infraestrutura, relacionados diretamente às demandas da sociedade pós-industrial e que não encontravam referências na arquitetura tradicional, suscitando intensas discussões acerca de seu caráter. Essas obras estavam, em sua maioria, relacionadas à produção e comunicação, buscando solucionar de forma rápida a distribuição de cargas e a circulação de pessoas, além de fábricas, mercados e estações ferroviárias.

7 BENÉVOLO, Leonardo. 1999, p. 558. Viena e Barcelona também configuraram importantes exemplos de reformas urbanas realizadas entre o final do século XIX e início do XX, visando solucionar os problemas da cidade industrial.

8 SUMMERSON, 2009, p. 112.

Ao responderem a novas funções e incorporarem inovações tecnológicas específicas da sociedade industrial, estas obras abriram-se como um campo privilegiado para experimentação e utilização dos novos materiais. As empresas de construção alcançaram um rápido sucesso graças às facilidades oferecidas, pois se antes cada serviço devia ser contratado individualmente, agora o cliente podia contratar a obra inteira com uma única empresa, que dispunha de operários e se responsabilizava por todos os serviços, tornando sua execução mais rápida e barata.

Naquele contexto, uma mudança histórica importante e definitiva foi percebida quando a sociedade alterou a relação com os edifícios do passado:

*"Sem dúvida, a entrada na era industrial, a brutalidade com que ela vem dividir a história das sociedades e de seu meio ambiente, o "nunca mais será como antes" que daí resulta estão entre as causas do romantismo, ao menos na Grã-Bretanha e na França. (...) Com efeito, a consciência do advento de uma era nova e de suas conseqüências criou, em relação ao movimento histórico, outra mediação e outra distância, ao mesmo tempo que liberava energias adormecidas em favor de sua proteção."*<sup>9</sup>

A cidade, segundo Benévolo<sup>10</sup>, indicava tanto uma organização da sociedade concentrada e íntegra, como a situação física dessa sociedade - sua organização social. Esses significados podem ter duas interpretações, ele sugeria primeiramente:

*"A partir do conjunto de artefatos artificiais que o Homem introduziu numa porção do ambiente natural, desde aqueles em escala humana que formam os prolongamentos diretos dos membros do corpo (os utensílios de todos os tipos) até aqueles em escala maior que alteram as relações entre*

9 CHOAY, Françoise. *A alegoria do Patrimônio*. São Paulo: Editora UNESP, 2001. p.135.

10 BENÉVOLO, Leonardo. *A história da Cidade*. São Paulo: Ed. Perspectiva, 2004. P.13 a 17.



*o Homem e o espaço circundante - e não se preocupa com a heterogeneidade das experiências mesmo pelo mais simples destes artefatos que dizem respeito a idealização, a construção e a fruição.”*

E então, o segundo exemplo definiu que a cidade podia ser uma “Parte de uma organização das experiências em setores prefixados e reconhece na cidade a projeção externa de cada setor, reveladora tão somente das suas variações internas” .

As indústrias passaram a se estabelecer nas proximidades das cidades mais populosas, garantindo estoque de mão de obra a baixo custo. Ocupavam espaços antes considerados “vazios”, ou seja, campos verdes ou matas.

Naturalmente, as condições de vida da população que outrora vivera no campo decaíram. Antes cercados por verde abundante, ar puro e água limpa, agora viviam amontoados em cortiços, cercados por ratos, porcos, doenças e dejetos. Segundo Mumford<sup>11</sup>, atirar restos nas ruas era o método regular de despejo nessas cidades:

*“Os restos ali ficavam, por mais fedorentos e imundos, até que o acúmulo induzisse alguém a levá-los embora para servir de esterco.(...) As privadas, de uma imundície indescritível, ficavam geralmente no porão; era também prática comum ter chiqueiros debaixo das casas, e os porcos voltaram a invadir as ruas, como não faziam havia séculos, nas cidades maiores. Havia mesmo uma terrível falta de retretes: o ‘Relatório sobre o estado das grandes cidades e dos distritos populosos’ (1845) informa que em uma parte de Manchester, em 1843-44, as necessidades de mais de 7000 habitantes eram atendidas apenas por 33 privadas - ou seja, um retrete para cada 212 pessoas (...) tal imundície e tal congestionamento, maus por si mesmos, trouxeram outras desgraças: os ratos que conduziam a peste bubônica,*

*os percevejos que infestavam as camas, as moscas que visitavam imparcialmente a privada do porão e o leite das crianças. Mais ainda, a combinação de quartos escuros e paredes úmidas formava um meio de cultura quase ideal para bactérias, especialmente porque os quartos congestionados proporcionavam as possibilidades máximas de transmissão, através da respiração e do contato.”*

Continuando sua descrição sobre a situação da falta de higiene nas cidades, Mumford<sup>12</sup> afirma que:

*“Se a ausência de encanamentos e de higiene municipal criava um mau cheiro insuportável nesses novos bairros urbanos, e se a propagação de excrementos expostos, juntamente com a sua infiltração nos poços locais, significava uma propagação correspondente da febre tifóide, a falta de água era ainda mais sinistra, porque afastava por completo a possibilidade de limpeza doméstica ou de higiene pessoal. (...) As casas costumavam ser construídas bem junto das usinas siderúrgicas, fábricas de tintas, gasômetros ou cortes ferroviários. Era muito frequente serem construídas em terras cheias de cinzas, vidros quebrados e restos, onde nem mesmo a grama podia deitar raízes; podiam estar ao pé de uma pirâmide de detritos ou junto de uma enorme pilha permanente de carvão e escória; dia após dia, o mau cheiro dos dejetos, o negro vômito das chaminés e o ruído das máquinas martelantes ou rechinantes acompanhavam a rotina doméstica.”*

Muitos autores definem a cidade do século XIX como “cidade da revolução industrial”, ou “Cidade na época de expansão”, ou “cidade do progresso técnico”. A definição usada por de Zucconi foi interessante, pois quando a chamou de “cidade de ontem”, remete a um tempo não muito remoto e com uma série de imagens ainda perceptíveis. Segundo ele, muitas das características desse período foram incorporadas ao

11 MUNFORD, Lewis, p. 587

12 MUNFORD, Lewis p. 585-588





cenário no qual atualmente ainda presenciamos.<sup>13</sup>

*“O século XIX, de fato, configurou alguns tipos fundamentais na paisagem atual. Entre outros, nos deixou as estações ferroviárias e os estabelecimentos industriais, as galerias comerciais e as lojas de departamento, os bairros de edificação pública e as orlas marítimas (...) a cidade do século XIX parece ter sido dominada por fatores dinâmicos, principalmente nas comparações com o período anterior. (...) Às vésperas da Primeira Guerra Mundial, a população europeia era de 473 milhões de habitantes, mais que o dobro dos cerca de 190 milhões calculados cem anos antes. É verdade que o surpreendente crescimento demográfico comprometeu, de maneira desigual, as diversas áreas da Europa: Na primeira metade do século XIX essa desigualdade se refere somente à Inglaterra, depois é notada na Bélgica a partir de 1830 e na França depois de 1850. (...) Um verdadeiro “ciclo de urbanização que varia de contexto a contexto, mas que estabelece, em todo lugar, a prevalência quantitativa e qualitativa da cidade (...) O desenvolvimento do ciclo ira bem além do século XIX e acabará por caracterizar a idade contemporânea.”<sup>14</sup>*

Mais adiante ele afirmou que,

*“O afluxo de capital produz o resto, frente a enorme demanda de habitações ligadas ao crescimento demográfico, principalmente nas grandes cidades, a especulação constitui o impulso de um mecanismo que, nas áreas de expansão, prospera no diferencial criado entre o valor agrícola e o valor do terreno edificável. Nesse contexto, dominado pelas leis do lucro, crescem os grandes blocos residenciais que ocupam os quarteirões de uma malha viária definida*

*pelos esquemas urbanísticos. A casa de aluguel representa a célula indispensável, multiplicando-se em intermináveis series de moradias, frequentemente idênticas por natureza e dimensão. (...) Os grandes blocos respondem as normas edilícias mínimas estabelecidas pelas prescrições em matéria de higiene, de prevenção anti-incêndio, de decoro com pátios internos e superfícies envidraçadas ao mínimo, decorações reduzidas ao essencial.”<sup>15</sup>*

Precisamos entender como os problemas de habitação para a classe trabalhadora surgiram, e quais foram as soluções adotadas pela iniciativa privada e poder público, tanto na Europa e América - como veremos no decorrer desta pesquisa - e a aplicação desses conceitos no Brasil.

### Habitação - Um problema a resolver

O problema da habitação logo se tornou grave. Houve pressão para que o Estado apoiasse a construção de casas operárias. Tal pensamento foi fruto de alguns ideais da social democracia europeia, principalmente os que Engels<sup>16</sup> chamava de “medicina social”. Esta corrente expunha que o problema de habitação estaria resolvido na medida em que cada trabalhador fosse proprietário de sua casa. O aluguel era visto não como uma relação econômica própria do capitalismo, mas como algo eticamente injusto, que devia ser eliminado por uma questão de justiça social.

Segundo Engels:

<sup>15</sup> Idem. p. 142.

<sup>16</sup> ENGELS, Friedrich. *A situação da Classe trabalhadora na Inglaterra*. São Paulo. Ed. Global, 1985. Pg. 14. Ele critica fortemente tais ideias, cuja origem seriam os trabalhos de Proudhon. Ele procura desmontar os argumentos produzidos pelos seguidores do Proudhon, sugerindo que o problema da habitação se encaixa na questão mais geral que o modo de produção capitalista. Mais especificamente, ele considerava que o ponto crucial era a oposição entre cidade e campo. A curto prazo, ele propunha “a expropriação dos proprietários atuais, pela ocupação de seus imóveis por trabalhadores sem abrigo ou incomodamente amontoados nos alojamentos; e quando o proletariado tiver tomado o poder político, esta medida exigida para o bem público será tão fácil de realizar como são as expropriações e requisição de instalações pelo Estado.

<sup>13</sup> ZUCCONI, Guido. *A cidade do século XIX*. São Paulo, Ed. Perspectiva, 2009. (debates n°319). Pg. 13

<sup>14</sup> Idem. p. 14-17



*“Proudhon propunha transformar os locatários em compradores moderados; desta maneira o aluguel pago anualmente seria considerado como uma amortização sobre o valor da habitação, e ao fim de certo tempo, o inquilino tornar-se-ia proprietário”.*

Ainda conforme Engels, a solução que Proudhon considerava revolucionária era praticada em vários países da Europa e era usada por sociedades de especuladores para ganhar dinheiro e obter vantagens políticas.<sup>17</sup>

A base doutrinária das revoluções dos sistemas e formas de produção surgiu na Inglaterra por meio de um movimento filósofo social cujos principais expoentes foram Adam Smith (1723-1790), Jeremy Bentham (1748-1832) e Stuart Mill (1806-1873). A indústria seria um sistema autorregulador que conseguiria o equilíbrio de todos os esforços dispersos e sem conexão dos indivíduos, que seriam estimulados por seus próprios interesses. Esta harmonia pré-ordenada, que recebeu o nome de *laissez-faire*, procurava minimizar a ação governamental. O uso utilitarista propunha a mais completa liberdade, tanto na realização de investimentos, quanto na produção, na comercialização e no gerenciamento administrativo, o que inclui aquisição de imóveis, construção de indústrias e condução dos processos relativos à mão de obra.

A base concreta de desenvolvimento da Revolução Industrial se deu principalmente na indústria têxtil, em meados do século XVIII.<sup>18</sup> O avanço tecnológico demandou novas fontes de energia, o que levou a indústria têxtil a concentrar suas instalações junto aos rios, para aproveitar a força da água. Depois, com o desenvolvimento da máquina a vapor por James Watt, as indústrias passaram a se estabelecer perto de depósitos de carvão.

De acordo com os princípios do *laissez-faire*, tudo se desenvolveu seguindo a lei do mínimo esforço, pois se considerava que tudo aquilo

que facilitava a produção industrial era, por conseguinte, “bom para o bem-estar e progresso das nações”.<sup>19</sup>

*“Em 1841, a Grande Londres contava com 2.500.000 habitantes, número que subiu para 3.890.000, em 1871, e 6.586.000 em 1901. Além disso, era também a cidade mais poderosa em termos financeiros, absorvendo novos habitantes tão rapidamente que, no princípio da Primeira Guerra Mundial, um quinto da população da Inglaterra e de Gales se concentrava em Londres. Porém, Londres continuava a ser uma cidade horizontal, enquanto as cidades européias começavam a se expandir para cima. A demanda por moradias se tornou voraz e insaciável. As casas haviam sido um tanto negligenciadas pelos arquitetos do passado: eram produzidas por construtores que seguiam alguma prática estabelecida. Em uma cidade fortificada, as habitações ocupavam o espaço residual entre seus dois elementos públicos, as muralhas e as instituições. Da Antiguidade ao século XVIII, os artesãos tinham suas oficinas, os mercadores e mesmo os banqueiros tinham seus armazéns e escritórios, todos em suas próprias casas.”*<sup>20</sup>

Com relação às transformações urbanas, Lewis Mumford destacou, entre outras coisas, o elevado índice de crescimento demográfico e o grande deslocamento de população que ocorreu da Europa para fora, dizendo que:

*“O generalizado aumento dos números fez-se acompanhar por uma transferência dos excedentes para as cidades e por um imenso alargamento da área dos centros maiores. A urbanização aumentou quase em proporção direta à*

17 ENGELS, Frederic. p.12,13.

18 RIOUX, Jean-Piere. p. 18

19 FRAMPTON, Keneth. *História Crítica da Arquitetura Moderna*, São Paulo: Ed. Martins Fontes, 2000. p. 18-21.

20 RYKWERT, Joseph. p. 100



*industrialização. Nos territórios recentemente abertos do planeta, originalmente povoados por acampamentos militares, postos de comércio, missões religiosas, pequenas colônias agrícolas, surgiu uma inundação de imigrantes de países que sofriam de opressão política e pobreza econômica*.<sup>21</sup>

Em diversas cidades, os bairros onde viviam operários tinham alta densidade, intenso aproveitamento do terreno e ausência de espaços livres. Referente às precárias condições de moradia da classe trabalhadora inglesa da época, Engels descreveu, em 1845, que:

*“As casas dos trabalhadores estão mal implantadas, mal construídas, mal conservadas, mal arejadas, úmidas e insalubres; nelas, os habitantes estão confinados a um espaço mínimo, e, na maior parte dos casos, num cômodo dorme pelo menos uma família inteira. A disposição interior das casas é miserável; chega-se num certo grau à ausência total dos móveis mais indispensáveis”*.<sup>22</sup>

Assim, no século XIX, os efeitos da Revolução Industrial conduziram a uma revolução social, na qual os trabalhadores lutavam por melhores condições de trabalho e habitação. Gradualmente, a situação se tornou um pouco mais favorável, graças à reivindicação dos sindicatos. No intuito de amenizar as tensões acumuladas desde o século anterior, a indústria ofereceu alternativas, desde as fábricas “modelo” até as vilas ferroviárias e fabris.

Precisamos lembrar que agregar trabalho e moradia precedeu a Revolução Industrial. Palácios toscanos e venezianos, por exemplo, com três e quatro andares são os tipos mais conhecidos de habitação em que está estabelecida e fixada a combinação de moradia e

21 MUNFORD, Lewis. *A Cidade na História - suas origens, transformações e perspectivas*. São Paulo: Ed. Martins Fontes, 1998. p.483

22 ENGELS, Friedrich. p. 88

dependências de trabalho.<sup>23</sup>

Porém, mesmo que muitos historiadores tenham encontrado manifestações dessa prática nas civilizações da Antiguidade, neste trabalho fixamos o seu ponto de partida no período pré-industrial, devido a sua grande abrangência e impacto desde então.

## O surgimento do socialismo e do proletariado

O pensamento socialista foi primeiramente formulado por Saint-Simon (1760-1825), Charles Fourier (1772-1837), Louis Blanc (1811-1882) e Robert Owen (1771-1858). Tais pensadores propunham certas mudanças para alcançar uma sociedade mais justa e igualitária.

Suas principais ideias eram: a crítica ao liberalismo econômico, principalmente à livre concorrência; a formação de comunidades autossuficientes; a organização de um sistema de cooperativas de trabalhadores que negociariam, entre si, a troca de bens e serviços; a atuação do Estado que, por meio da centralização da economia, evitaria os abusos típicos do capitalismo.

Enquanto a chamada burguesia tinha a possibilidade de fugir das cidades para o campo, as classes baixas eram obrigadas a viver nas difíceis condições supracitadas.

Como consequência da opressão nas fábricas e da condição de vida nas cidades, surgiram as teorias que criticavam o modelo vigente. Karl Marx (1818 - 1883), discípulo ideológico de Friedrich Hegel (1770-1829), o principal teórico dessa época, difundiu suas ideias pela Europa, e o proletariado se agitou contra os regimes vigentes

*“[O mundo burguês] impiedosamente quebrou os fortes laços feudais que uniam o homem a seus superiores naturais, e não deixou nenhum outro vínculo entre os homens, a não ser o puro interesse pessoal e o insensível ‘pagamento em espécie’. Ele afogou os mais divinos êxtases de fervor*

23 RYKWERT, Joseph. p. 100



*religioso, de entusiasmo nobre, de sentimento filisteu, na congelada água do cálculo egoísta. Transformou o valor pessoal em valor de troca, e em lugar das inumeráveis e inquebrantáveis liberdades ergueu uma simples e inescrupulosa liberdade - a liberdade de comércio. Seria com o intuito de melhor atender às necessidades desta camada social que alguns dos mais importantes pensadores urbanos do período desenvolveriam seus modelos.”<sup>24</sup>*

Para atender às necessidades dessa nova classe trabalhadora, os pensadores urbanos procuraram resolver tais problemas, desenvolvendo seus modelos urbanos, como veremos posteriormente.

Entretanto, veremos como houve propostas do setor privado que foram anteriores aos modelos criados no período seguinte à Revolução Industrial, referentes à necessidade de habitação para trabalhadores.

### Primeiras soluções do setor privado

Na prática, os modelos dos pensadores urbanos do século XIX concretizaram poucas das suas aspirações - como veremos mais adiante - em grande parte devido ao caráter repressivo e à falta de conexão com a realidade socioeconômica da época.

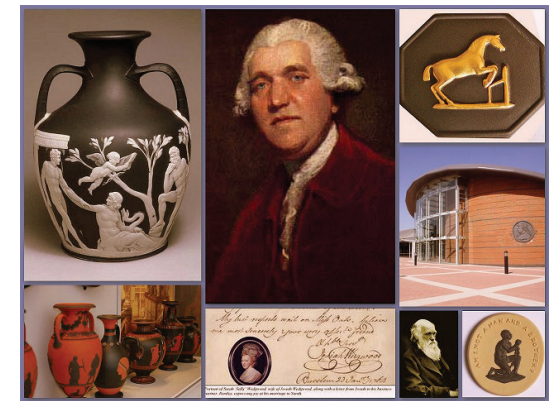
Retrocedendo o período estudado neste trabalho, apresentaremos agora as principais realizações dos industriais, a partir do séc. XVI, quanto a solução para a habitação de trabalhadores como precursores e a fonte inspiradora para as propostas mais conhecidas do urbanismo pós-Revolução Industrial.

Entre os anos **1516** a 1525 , por iniciativa dos *Fugger*,<sup>25</sup> foi erguido o primeiro conjunto habitacional do mundo com fins sociais. A pioneira *Fuggerei de Augsburg*, na Alemanha, apesar de ter sido construída muito antes da Revolução Industrial, representou um marco no que diz respeito a prover habitação às famílias de baixa renda. Era uma construção no meio da cidade, toda fechada por muros, com acesso através de portões, que eram fechados à noite. Havia além das casas, uma administração e uma capela. O casario da “Fuggerei” está bem conservado e ainda é habitado. É preciso preencher certos requisitos para morar numa das 106 unidades residenciais: ter nascido em



Vista da Fuggerei. Casas e Capela ao fundo.

Fonte: <http://www.jlittlewood.com/pictures/deutschland/pix.htm>



Imagens do Wedgwood Museum.

Fonte: <http://www.familyhistorian.info/museum/>

<sup>24</sup> MARX, Karl. *Manifesto comunista*. São Paulo: Bomtempo, 1998.

<sup>25</sup> Importante família alemã de banqueiros que se distinguiu pelo seu poder financeiro e pelo papel desempenhado na economia europeia desde os séculos XV e XVI. O seu poder resultou também em influência em questões políticas e econômicas do país. A fortuna da família teve origem na indústria têxtil.



Richard Arkwright

Fonte: <<http://www.vatbuiltheritage.org.uk>>



As Moradias para trabalhadores em Cromford, Inglaterra.

Fonte: <<http://www.vatbuiltheritage.org.uk>>



Arc-et-Senans (Chaux/França). Fonte: <[http://museum.agropolis.fr/english/pages/expos/aliments/sucre\\_el/images/arcetsenans.htm](http://museum.agropolis.fr/english/pages/expos/aliments/sucre_el/images/arcetsenans.htm)> visitado em 24/04/2011.

Augusburg, ser católico, pobre e ter conduta íntegra. Os moradores pagam um aluguel simbólico de um euro por ano.<sup>26</sup>

Grande parte dos primeiros industriais não se preocupava com o tipo de habitação construída para os seus trabalhadores. Porém, outro exemplo interessante é do oleiro *Josiah Wedgwood*<sup>27</sup>, que transformou uma arte manual de pequena escala em uma indústria. Entre 1769 e 1770, quando fundou sua fábrica - ainda hoje uma das marcas inglesas de cerâmica mais conhecida no mundo, a *Josiah Wedgwood and Sons* - construiu uma residência para si e sua família cercada por várias casas para os seus empregados em Etruria, nos arredores de Burslem, Staffordshire - Inglaterra.

Em Glamorgan, em Merthyr Tydfil - região do País de Gales - a família *Guest*, entre 1765 e 1770, financiou a construção de casas geminadas nas proximidades de sua fundição, bem semelhante à de Robert Owen em Nova Lanark, porém, bem mais modestas e sem programa reformista algum. A poluição provocada pela mina e pela fundição era tamanha que, após cerca de uma década, a propriedade foi abandonada, e tentativas de fornecer residências "padronizadas" tiveram que aguardar outro século. Tais esforços eram insignificantes se comparados com o número imenso de cortiços que vinham sendo construídos por todo o país.<sup>28</sup>

Outro empreendedor, *Richard Arkwright*<sup>29</sup>. Em 1771, juntamente com dois sócios, montou uma fábrica têxtil nas margens do rio Derwent. A ideia era aproveitar a força das águas do rio, os aparelhos de fiação eram todos projetados por Arkwright. Como no local não havia população

26 "Las viviendas sociales de La Fuggerei fueron construidas en 1521 por el banquero más rico de la época, Jacob Fugger, con el objetivo de brindarle a los más necesitados un lugar donde vivir. Fugger era católico y como tal, impulsaba la autoayuda entre las diferentes viviendas, adelantándose con esto a las ideas de Lutero y de futuros reformadores católicos. La Fuggerei es un pequeño núcleo urbano independiente conformado por ocho callejuelas, siete portales, una iglesia y viviendas. En el complejo hay un total de 147 viviendas de 60 m<sup>2</sup> cada una ubicadas en 67 casas. El tamaño de la estructura así como el número de viviendas es el mismo que en el momento de su fundación al igual que el precio y los requisitos para entrar. Para poder ingresar, los indigentes debían pagar 1 florin renano al año, que equivalía a 5 jornadas de un albañil y actualmente equivale a 0,88 euros. Además, debían realizar tres rezos diarios por el alma del fundador y de su familia. En cuanto a los requisitos, se exigía ser católico, haber vivido más de dos años en la ciudad de Augsburgo y ser indigente sin deudas, al igual que en la actualidad. El vecino más famoso del complejo fue Franz Mozart, abuelo de Wolfgang Amadeus Mozart." Fonte: <<http://es.wikipedia.org/wiki/Fuggerei>>.

27 Josiah Wedgwood (1730-1795) veio de uma família de oleiros de Staffordshire, na Inglaterra. Centrado em torno das "Seis Cidades", que agora compõem a Stoke-on-Trent, essa área ainda é conhecida hoje em dia como As Olarias. Josiah tinha uma habilidade especial com a roda de oleiro. Ele também era um excelente homem de negócios e um grande inovador, tanto técnica como artisticamente. fato interessante é que a filha de Josiah Wedgwood, Susannah, era a mãe de Charles Darwin, autor da "Origem das Espécies". Fonte: <[http://www.ehow.com.br/historia-ceramicas-wedgwood-sobre\\_270147/](http://www.ehow.com.br/historia-ceramicas-wedgwood-sobre_270147/)>

28 RYKWERT, Joseph, p. 106

29 Richard Arkwright. In Infopédia [Em linha]. Porto: Porto Editora, 2003-2014. Fonte: <URL: [http://www.infopedia.pt/\\$richard-arkwright](http://www.infopedia.pt/$richard-arkwright)>.



suficiente para fornecer trabalhadores para a fábrica, mandou construir casas para albergar as famílias de operários que chamou de toda a região. O inventor e industrial chegou a ter 1900 trabalhadores ao serviço na fábrica, muitos deles eram crianças, uma situação normal para a época. Era ainda conhecido por tratar bem os trabalhadores. Ele foi o primeiro a criar com sucesso um sistema de produção em série, que viria ser copiado em todo o mundo.

Também podemos mencionar o caso das Salinas Reais Francesas, entre 1775 e 1780. A mais significativa foi edificada em Arc-et-Senans (Chaux/França), pelo arquiteto Claude-Nicolas Ledoux. "As salinas reais em Arc-et-Senans, não muito longe de Besançon, ofereciam habitações vinculadas para seus empregados. Os apartamentos para os trabalhadores estavam agrupados em vários edifícios, e os dormitórios distribuídos em torno de um pavilhão com cozinha, sala de jantar e serviços comunitários."<sup>30</sup>

Nessa salina, a habitação fez parte do programa original. Observando a planta geral das salinas reais de Arc-et-Senans, notamos a rigorosa e geométrica composição que reflete a estrutura hierárquica dessa organização. No projeto, foram previstos equipamentos de serviço de uso coletivo, tais como sala de reuniões e de jogos, hospital e escola. Fato interessante, pois equipamentos e serviços coletivos viriam a se tornar frequentes somente no século XIX.

Em 1786, nos primórdios da industrialização, alguns dos poderosos e influentes haviam dado início à construção de habitações pré-industriais. *Ferdinando IV de Nápoles* fundou uma cidade, *San Leucio*, para abrigar uma tecelagem de seda, a fábrica era organizada e constituída por várias casas. Foi estabelecida ao norte do imenso palácio em Caserta, construído em por seu pai, Carlos III.<sup>31</sup>

Já nos Estados Unidos, em 1814, a situação evoluiu de forma diferente. Com a primeira tecelagem de algodão movida por força hidráulica fundada por Francis Cabot Lowell, em Waltham, Massachusetts, junto ao Rio Charles. Como não havia na região número suficiente de trabalhadores rurais sem terras, nem albergue para pobres, os trabalhadores têxteis - na grande maioria mulheres - tiveram que ser atraídos pelas condições de trabalho.

*"Os salários eram razoáveis, e os operários foram alojados em grandes pensionatos com condições de salubridade relativamente boas. A cidade de Lowell iria servir de modelo para muitas outras cidades operárias construídas junto a tecelagens movidas por força hidráulica: Chicopee Falls e Holyoke em Massachusetts, Manchester em*



Ferdinando IV de Nápoles.

Fonte: [http://www.ilportaledelsud.org/don\\_carlos.htm](http://www.ilportaledelsud.org/don_carlos.htm)



Foto di B. Cristillo

Tecelagem de San Leucio, Itália. Fonte: <http://www.napoliontheroad.it/agora22/testi/paganosanleucio.htm>



Vila "Pullman", projetada por Solon Berman, EUA.

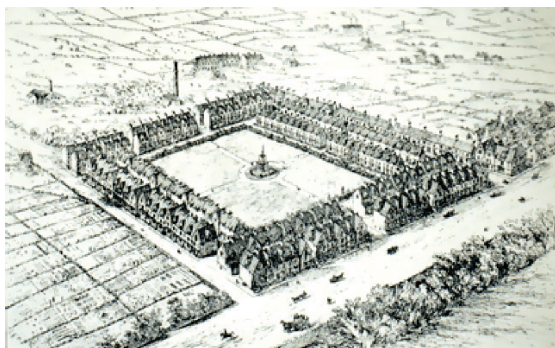
Fonte: [http://www.chipublic.org/003cpl/hf/pullman\\_g19.html](http://www.chipublic.org/003cpl/hf/pullman_g19.html)

30 Ibid. p. 114

31 Ibid. p. 112



Fábrica de ferro e vidro Le Creusot, Borgonha, França. Fonte: <http://webpublic.ac-dijon.fr/pedago/histgeo/Bourgogne/DocBourg/Dia-poCreusot/edcLeCreusot.htm>



"Conjunto modelo" (1849-1853), erguido pelo Cel. Edward Akroyd, para os trabalhadores de um moinho na Inglaterra. Arquiteto: George Gilbert Scott. Fonte: <http://www.calderdale.gov.uk>



Fábrica ao redor da cidade-modelo Saltaire, Inglaterra. Projetada por Lockwood & Mawson. Fonte: <http://www.heritagecouncil.ie/publications/portlaw/critical.html>

*Nova Hampshire.*"<sup>32</sup>

A maioria dos industriais que ofereciam habitações vinculadas impunha condições muito mais severas. O mais conhecido deles, George Pullman, o fabricante dos "vagões sala de estar", contratou o arquiteto Solon Beman para construir sua residência e uma vila próxima que recebeu seu nome. Tal vila incluía, além de uma escola e um parque, equipamentos pouco usuais, como biblioteca, teatro, igrejas, centro esportivo e hotel.<sup>33</sup>

Pullman era inflexível; seus trabalhadores não podiam se sindicalizar e não tinham contratos de aluguel de suas casas, podendo ser despejados com um aviso prévio de dez dias. Tal atitude também serviu de modelo para o tratamento dos industriais para com o operariado, inclusive no Brasil.

Nos Estados Unidos, as cidades de companhias continuaram a ser construídas até pelo menos 1914, e,

*"não apenas para os siderúrgicos de Bethlehem, antiga cidade da Irmandade Moraviana próxima de Pittsburgh, como também para os operários de fabricantes de artigos de borracha, como Firestone Park e Goodyear Heights, em Ohio. "Uma mão-de-obra abrigada é uma mão-de-obra controlada" era uma convicção compartilhada por muitos industriais. Mas os industriais queriam se precaver contra potenciais conflitos e, cada vez mais, até o mais controlador deles preferia apoiar planos habitacionais mais ou menos cooperativos ou fornecer subsídios para os seus empregados."*<sup>34</sup>

Outro empreendimento notável, em **1836**, foi a "Real Fábrica de ferro e vidro" em Le Creusot, na Borgonha. Como o local era muito isolado, foi necessário incluir habitações para os trabalhadores em um edifício de múltiplos usos. Sabe-se que:

*"Depois da Revolução, a fábrica passou por vários proprietários e transformações. Os Irmãos Schneider, que a compraram em 1836, consideraram inadequados os seus apartamentos superpovoados, uma vez que eram um convite à formação de sindicatos, e decidiram que os barracões "vinculados" em que vivia a maioria dos*

<sup>32</sup> Ibid. p. 115

<sup>33</sup> Ibid. p. 116

<sup>34</sup> Ibid. p. 117



*trabalhadores poderiam ser pelo menos complementados com casas geminadas.*<sup>35</sup>

Havia na Inglaterra, a partir de **1849**, uma nova safra de casas vinculadas, entre elas um “conjunto-modelo” pioneiro de habitações para os trabalhadores de um moinho, idealizado por um fabricante de lã, o coronel *Edward Akroyd*. Possuía também biblioteca e escola em Copley. George Gilbert Scott, que havia estudado com Henry Roberts, foi contratado para dar um “caráter de aldeia” à praça em torno da qual as pequenas casas com telhados de duas águas haviam sido construídas.<sup>36</sup>

Nesse mesmo período, em **1851**, Sir Titus Salt, um inventor e industrial de grande sucesso e de origem humilde,

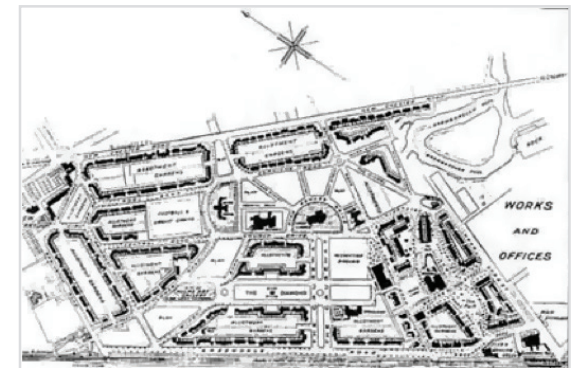
*“transferiu sua tecelagem de fios de mohair e alpaca de Bradford para outro local e, incentivado pelo relato de Disraeli, construiu gradualmente ao redor dela uma cidade-modelo, Saltaire. Embora a estrutura da fábrica tivesse sido projetada pelo famoso engenheiro Sir William Fairbairn, em colaboração com George Stephenson, o projeto de seu exterior e do conjunto habitacional com traçado ortogonal de Saltaire foi feito de fato por um escritório de Leeds, a Lockwood & Mawson, que se orientou por modelos arquitetônicos de gosto italiano, valorizados por edifícios públicos.”*<sup>37</sup>

Em **1888**, e a cerca de um quilômetro e meio de Copley - Inglaterra, *William Hesketh Lever*, comerciante bem-sucedido, fundou Port Sunlight às margens do rio Mersey. Também foi o fundador da primeira cátedra de planejamento e desenho urbano, na Universidade de Liverpool. Poucos anos depois, a fábrica de chocolate Cadbury construiu Bournville, nos arredores de Birmingham.<sup>38</sup>

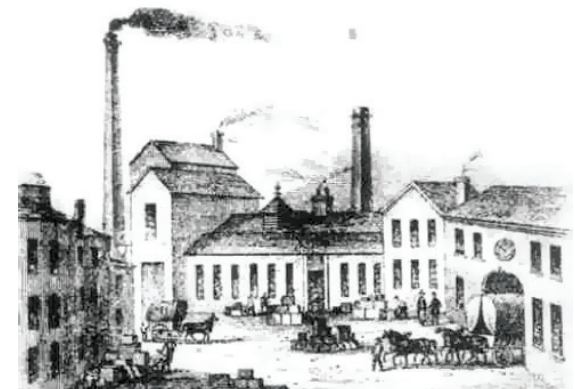
Não poderíamos deixar de citar o *Cottage System*, era um sistema de casas perfiladas, encontrado nos grandes estabelecimentos agrícolas do interior da Inglaterra. Entretanto, como já comentado, a transferência do ambiente rural para urbano trouxe uma sensível degradação da qualidade do espaço, devido à densidade de ocupação. Segundo Friedrich Engels (1820 - 1895), em 1845, todas as grandes cidades possuíam esses “bairros de má reputação”, os quais eram



Fábrica ao redor da cidade-modelo Saltaire, Inglaterra. Projetada por Lockwood & Mawson. Fonte: <http://www.heritagecouncil.ie/publications/portlaw/critical.html>



Port Sunlight (1887), Inglaterra. Fonte: [http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq042/arq042\\_02.asp](http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq042/arq042_02.asp)



Fábrica de chocolates Cadbury, Inglaterra. Fonte: <http://www.spartacus.schoolnet.co.uk/REcadbury.htm>

35 Ibid. p. 113

36 Ibid. p. 114

37 Ibid. p. 115

38 Ibid. p. 115





Uma rua em Londres. Gravura de Gustave Doré documentando a falta de espaço nas construções.



Cidade industrial de Robert Owen.

Fonte: [http://pt.wikipedia.org/wiki/Nova\\_Harmonia](http://pt.wikipedia.org/wiki/Nova_Harmonia), acessado em 25/04/11.

*“organizados em toda a Inglaterra mais ou menos da mesma maneira, as piores casas na parte mais feia da cidade; a maior parte das vezes são construções de dois andares ou de um só, de tijolos, alinhadas em longas filas, se possível com porões habitados e quase sempre irregularmente construídos. Estas pequenas casas de três ou quatro cômodos, e uma cozinha, chama-se cottage e constituíam vulgarmente em toda a Inglaterra, exceto em alguns bairros de Londres, as habitações da classe operária. Habitualmente, as próprias ruas não são planas nem pavimentadas; são sujas, cheias de detritos vegetais e animais, sem esgotos nem canais de escoamento, mas em contrapartida semeadas de charcos estagnados e fétidos. Além disso, a ventilação torna-se difícil pela má e confusa construção de todo o bairro e como aqui vivem muitas pessoas num pequeno espaço, é fácil imaginar o ar que se respira nestes bairros operários. De resto, nas ruas, quando há bom tempo, estende-se varais de uma casa a outra, onde se pendura a roupa úmida”.*<sup>39</sup>

É por meio dessa mesma descrição pormenorizada dos cottages, realizada por Engels, que se pode distinguir, ao longo do tempo, uma evolução na forma de habitação. Tempos depois, foi adotada outra estratégia para a construção dos cottages. A princípio, cada casa era construída isoladamente. Porém, passaram a ser construídas em maior número, por um só construtor, encarregado de uma ou várias ruas. Com o fim de reduzir gastos, o espaço foi ocupado de forma mais intensa, e em alguns lotes a ventilação e a iluminação acabaram ficando bem reduzidas. Esta nova estratégia imposta ao cottage impunha certa hierarquia ao conjunto. Sobre esse mesmo objeto, Engels acrescenta que:

*“uma das fachadas compreende as casas de primeira categoria que têm a sorte de possuir uma porta e um pequeno pátio e que corresponde ao aluguel mais alto. Por trás das paredes destas casas, há uma estreita ruela, a rua dos fundos (back street), fechada de ambos os lados e cujo acesso é feito lateralmente por um estreito caminho ou por uma passagem coberta. As casas que dão para esta ruela pagam o aluguel mais baixo, e são as mais descuidadas. As suas paredes de trás são comuns as da terceira fila de casas que dão para o lado oposto da rua, e correspondem a um aluguel mais baixo que a primeira, mas maior que a segunda.”*<sup>40</sup>

Engels analisa esse sistema como vantajoso para o empresário, pois podia ser utilizado como

<sup>39</sup> ENGELS. Friedrich, p. 38

<sup>40</sup> ENGELS. Friedrich, p. 68



elemento de controle se houvesse algum ponto de tensão entre eles. Contudo, esse fenômeno também significou um salto qualitativo na moradia operária, quanto comparada aos porões e hospedarias coletivas onde os operários se amontoavam uns sobre os outros.

Certamente, todos os exemplos citados contribuíram para as soluções criadas no período da Revolução Industrial por pensadores, arquitetos, urbanistas, entre outros, que propunham mudanças para as cidades e habitações.

### Principais modelos urbanos - soluções propostas na era industrial

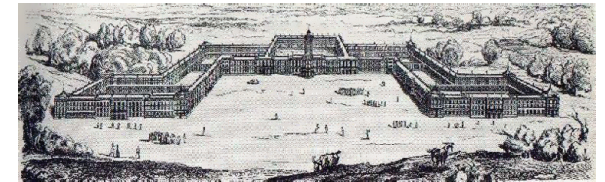
Como visto, a transformação no modelo habitacional era apenas uma das mudanças no estilo de vida das pessoas no período da revolução industrial; a outra se referia aos seus locais de trabalho. Antes ao ar livre, passaram a viver trancados nas fábricas, por até 14 horas por dia, ou mais, executando pesados serviços braçais, que apresentavam risco à saúde.

Os intelectuais que pensavam a cidade, propuseram novos modelos urbanos e sociais. Dividiam-se entre aqueles interessados em criar cidades racionais - com espaços apropriados para as novas concentrações populacionais, para o funcionamento das fábricas, para a produção agrícola etc. - e aqueles que acreditavam que a cidade deveria ser mais parecida com o campo, para que os problemas já citados fossem amenizados.<sup>41</sup>

Para exemplificar, citaremos algumas propostas elaboradas pouco depois da Revolução Industrial. Sua orientação principal era transformar as cidades em celeiros de mão de obra para as indústrias, melhorando assim a produtividade fabril.

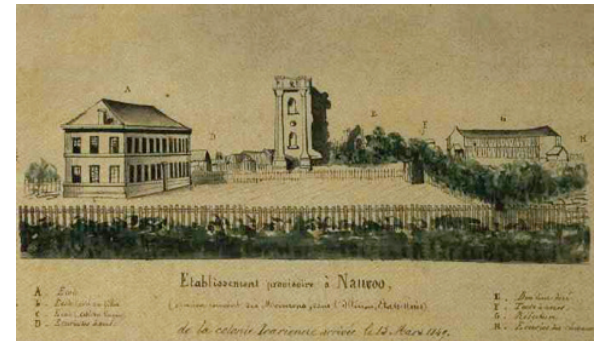
Em **1825** Robert Owen projetou "núcleos ou associações-modelo contendo de 500 a 2.000 habitantes, alojados em construções apropriadas para produzir e conservar uma variedade de produtos e para dar às crianças uma educação adequada."<sup>42</sup> Ele idealizava que cada núcleo deveria se sustentar, se governar e prover ocupação para todos os seus moradores.

Seu modelo previa cidades quadriculadas onde cada quadrado poderia receber 1.200 pessoas e seria rodeado de 1.000 a 1.500 acres de terreno. Cada quadrilátero teria um grande edifício que serviria de alojamento para os cidadãos. Nestes, as crianças seriam separadas dos pais aos três anos de idade e seriam criadas pela comunidade. Ao redor dos quadrados haveria jardins, e após estes, as áreas industriais. Owen previa aumentar em mais de dez vezes a força e o poder político do país que adotasse tal modelo.



Falanstério de Fourier.

Fonte: <http://web.tiscali.it/icaria/urbanistica/fourier/fourier05b.jpg> acessado em 25/04/11.



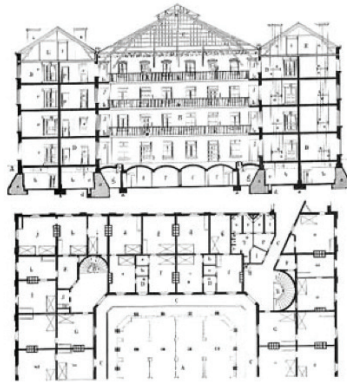
Proposta de desenho da Icaria.

Fonte: Livro publicado por Cabet e difundido pela Europa, com suas teorias.

E. Cabet, *Voyage en Icarie*, Paris, 1840, In G.M. Bravo, *Le origini del socialismo contemporaneo 1789/1848*, p. 48

41 CHOAY, Françoise. *O Urbanismo, Utopias e Realidades*. São Paulo: Perspectiva, 2000. p.60.

42 CHOAY, 2000, pg. 63



Projeto do edifício do fami-  
listério. <<http://web.tiscali.it/icaria/urbanistica/godin/godin.htm>> acessado em 20/04/07.



Familistério por dentro (id.). Fonte: biblioteca Wikipédia, acesso em 20/04/07



Familistério Restaurado.  
Fonte: PAQUOT, Thierry. Habiter L'utopie Le Familistère Godin À Guise. Ed. De la ville. 2003

Em **1832**, Charles Fourier publicou suas ideias no diário *Le Phalanstère ou la réforme industrielle*, que em 1836 se transformou no *Phalange*, o modelo mais detalhado do pré-urbanismo progressista. Ele propunha cidades com três anéis concêntricos; no *primeiro* haveria a cidade central, com um grande edifício residencial, o falanstério, cercado por um segundo anel que conteria as grandes fábricas, por sua vez circundado por um terceiro anel, no qual ficaria o subúrbio. Os espaços vazios aumentariam em tamanho do primeiro até o terceiro anel. A população viveria agrupada em edifícios para até 100 famílias e os espaços livres obrigatórios teriam as funções de higienização urbana e amenidade estética.

Em **1839**, Etienne Cabet, influenciado por Owen e Fourier, dedicou especial atenção ao tema da higiene e salubridade em sua cidade modelo *Icaria*. Previa a localização de cemitérios, fábricas e hospitais nas margens da cidade, e a limpeza diária das ruas e canais subterrâneos de águas servidas. Incluía também, uma praça arborizada no centro da cidade, que abrigaria um palácio com soberbos jardins elevados e uma estátua colossal que dominaria todos os edifícios. Em volta desta praça haveria outras praças dispersas por toda a cidade. Todas as ruas seriam retas e largas; os bairros representariam cada uma das sessenta principais cidades do globo, reproduzindo inclusive sua arquitetura.

Dentro de tais bairros, as ruas se dividiriam de forma uniforme até mesmo quanto ao número de casas e edifícios. As casas também seriam uniformes, com apenas três modelos-padrão. Até mesmo a mobília seria idêntica para todas as famílias - otimizando sua fabricação - o que justificava a associação dos urbanistas deste período a utopistas.

Em **1840**, Pierre-Joseph Proudhon, embora tenha escrito sobre as cidades, não chegou a elaborar um modelo urbano. A maioria das suas teorias foi desenvolvida entre 1840 e 1861, e entre muitas de suas produções, estão o ensaio *Qu'est-ce que la propriété?*, que afirma que "a propriedade é o roubo" e o livro *Les confessions d'un révolutionnaire*, que, entre outras coisas, diz que "a anarquia é a ordem".

Seu trabalho se baseava na luta para promover uma forma global de existência moderna, na necessidade de racionalização do meio de comportamento e no papel da indústria na nova cidade.

Proudhon condenava o excesso de obras de arte nas cidades europeias - especialmente em Paris - que serviriam para ocultar a verdadeira miséria e alienação em que vivia a população:

*"Nós apertamos o cinto, e na falta do que comer, nos alimentamos com espetáculos! (...) Daria o museu do Louvre (...) em troca de uma casinha (...) no centro*



*de um terreno de um décimo de hectare onde eu teria água, sombra, grama e silêncio. Se me ocorresse colocar lá dentro uma estátua não seria um Júpiter nem um Apolo: não saberia o que fazer com estes senhores; nem vistas de Londres, de Roma, de Constantinopla ou de Veneza. Deus me livre de morar nestas cidades! Colocaria o que me falta: a montanha, o vinhedo, o prado, as cabras, as vacas, os carneiros (...)."<sup>43</sup>*

Apesar de alinhado ao pensamento progressista, Proudhon valorizava o meio natural, e curiosamente, via na natureza valores além do estético, higiênico e organizador de espaços; via a natureza como necessária ao bem-estar.

Em **1859**, seguindo o modelo do falanstério, Jean-Baptiste Godin fundou o familistério de Guise. Sua construção teve início em 1859, e em 1866 o prédio foi concluído e habitado. O prédio principal existe ainda hoje. O que o diferenciava do falanstério original eram duas características fundamentais: (1) o empreendimento produtivo seria de caráter estritamente industrial, e não mais agrícola-industrial como em Owen e Fourier, e (2) à toda família residente seria concedido um alojamento autônomo, como foi feito posteriormente nos projetos de vilas operárias. Renunciava-se assim à vida comunitária prevista por Fourier, mantendo, no entanto, as vantagens asseguradas pelos serviços comuns.

Ao redor do familistério - também conhecido como 'palácio social'<sup>44</sup>, - jardins e passeios concorreriam para dar livre acesso ao ar e à luz. No projeto de Godin a jardinagem faria, inclusive, parte da educação das crianças, que ajudariam a manter os jardins da cidade. As indústrias dispore-se-iam em local afastado da área do palácio social.

Em **1876**, para o médico Benjamin Ward Richardson, o aspecto urbano mais relevante seria a manutenção da higiene urbana como forma de evitar a propagação de doenças. Seu modelo de cidade ideal se chamaria Hygeia.

Tal objetivo seria alcançado por meio das tipologias de casas. Para evitar sombreamento das demais casas os edifícios não deveriam ultrapassar quatro andares. Com relação às ruas:

*"A superfície de nossa cidade permite o estabelecimento de duas ruas principais ou bulevares que vão de leste a oeste e constituem as principais vias de comunicação. As ruas norte-sul, que cortam as principais vias de circulação em ângulo reto, e as ruas secundárias, paralelas a estas, são todas bem largas e, devido à baixa altura das casas,*



Proposta para Hygeia.

Fonte: <http://www.geocities.com/pensamentobr/2geo027.htm>

43 CHOAY, 2000, pg. 98

44 PAQUOT, Thierry. Habiter L'utopie L'ê Familistère Godin À Guise. Ed. De la villette. 2003



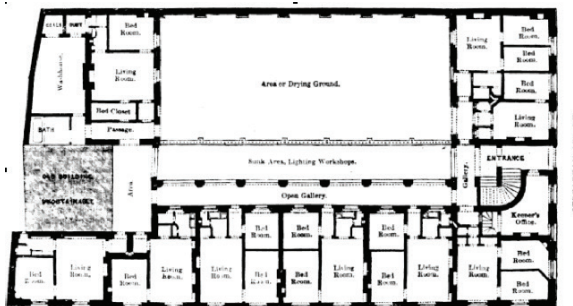
Vista das Cites Ouvrières.

Fonte: [http://www.crdp-strasbourg.fr/archi\\_pat/articles/DT3\\_archi\\_in\\_dus01.php](http://www.crdp-strasbourg.fr/archi_pat/articles/DT3_archi_in_dus01.php)



Streatham Street.

Fonte: <http://www.workhouses.org.uk/index.html?model/model.shtml>



Streatham Street.

Fonte: <http://www.workhouses.org.uk/index.html?model/model.shtml>

*são perfeitamente ventiladas e bem ensolaradas. Têm árvores dos dois lados. Todos os espaços intermediários dos fundos das casas são jardins.*"<sup>45</sup>

Vejamos a seguir quais foram as medidas oficiais tomadas pelo Estado para criar ou melhorar a legislação e as exigências quanto a melhoria da cidade e das habitações para trabalhadores.

### As Medidas Oficiais

Foi somente a partir da início do século XIX que o Estado teve participação mais efetiva no encaminhamento de soluções para o problema da habitação operária, em que se destacam as iniciativas da França e da Inglaterra.

Na **França**, em **1802**, foram fundados "conselhos de higiene", e assim os médicos adquiriram poder administrativo. Em **1829**, com a publicação dos *Annales d'higiene publique et de la médecine légale*, estruturou-se uma nova ideologia com relação ao problema da higiene pública e passou a ser consenso que saúde física e saúde moral eram problemas a serem tratados em conjunto.

Em **1835**, no período de governo de *Louis-Napoléon*, na cidade de Mulhouse, região do Alto Reno, França, o industrial André Koechlin construiu uma Vila Operária entre os anos de 1835 e 1836, mais tarde conhecida como *Cité Ouvrière* de Mulhouse. O projeto foi idealizado pelo arquiteto Emile Muller. Era composto por 36 grupos de quatro casas. Tal iniciativa foi o pontapé inicial de uma sequência de intervenções feitas até o século XX. "(...) a *Société des Cités Ouvrières*, a qual estabeleceu um padrão para a habitação operária na França tendo por base casas unifamiliares a serem postas à venda a uma taxa hipotecária extremamente baixa, ainda que com a exigência do pagamento de uma entrada."

A experiência dessa vila operária tornou-se referência para empresários e industriais europeus, o que levou ao surgimento de muitos conjuntos arquitetônicos semelhantes, tanto na França como em outros países. Na *Cité Ouvrière* francesa de Mulhouse havia convivência comunitária, por meio do uso dos mesmos espaços e equipamentos, tais como hospitais, parques, escolas e salão de festas. Sob influência das lições deixadas pela revolução de 1848 e com o propósito de atender as reivindicações populares, uma série de medidas paternalistas e sociais foram adotadas.

Durante o exílio, *Louis-Napoléon* visitou o primeiro edifício de habitação coletiva para operários,

45 CHOAY, 2000, p. 100

46 RYKWERT, Joseph .pg.118



construído em 1847 na Streetham Street, Bluoombury, em Londres.

Em 16 de novembro de 1849, uma comissão nomeada pelo Presidente da República visitou a Inglaterra. Em 1849, foi constituída a Sociéte des Ouvries de Paris, com o propósito de criação das Vilas Operárias. E por ordem do Presidente, nos dois anos seguintes, o livro "As Habitações das Classes Operárias", de Henry Roberts, foi traduzido para o francês, publicado e distribuído às instituições sociais e patronais respectivas.

A primeira realização da comissão foi a Cité de la rue Rochechouart nº 58, batizada mais tarde de Cité Napoléon. A iniciativa, denominada de Cité de la rue Rochechouart, foi o marco inicial de uma longa trajetória francesa na execução de edificações para a classe operária.

Paralelo a esse processo, na Inglaterra, as autoridades criaram várias comissões para estudar o surgimento de doenças e epidemias causadas pela aglomeração urbana. Tais comissões deram suporte a uma nova legislação sobre a condição das grandes cidades, que foi criada em 1833, pela "Poor Law Comission". A intenção das autoridades era chamar a atenção da sociedade para a necessidade de melhorar as habitações da classe operária. Inicialmente, houve pouco acordo. Ainda assim, a "Sociedade para a Melhoria das Condições da Classe Operária", sob a inspiração de Chadwick, patrocinou a construção dos primeiros apartamentos para operários em Londres, no ano de 1844.

A primeira legislação inglesa de saúde pública, que tentou regulamentar a rede de esgotos e o fornecimento de água, foi introduzida apenas em 1848, graças à pressão orquestrada por um funcionário público, Edwin Chadwick. Como as autoridades se mostravam negligentes em sua aplicação, foram necessárias várias décadas de ação do Parlamento e de governos locais até que tal legislação surtisse algum efeito.<sup>47</sup> Com relação ao esforço de Chadwick, Rykwert afirma que:

*"Nesse ínterim, o sétimo conde de Shaftesbury - um contemporâneo de Chadwick, o qual também havia sido um incansável proponente de uma legislação que limitasse as horas diárias de trabalho nas fábricas e proibisse o trabalho infantil - havia posto em ação a "Sociedade para Construção de Moradias-Modelo" para patrocinar algumas delas em 1846/47. Mesmo assim, Shaftesbury sensibilizou o príncipe consorte Alberto, o qual, contrariando conselhos do governo, envolveu-se no movimento em favor de melhores condições de trabalho e moradia. Ele já havia construído habitações para trabalhadores nas propriedades reais e, por ocasião da grande exposição de 1851, fez erigir algumas "casas-modelo", sem grande expressão*



Interior da Cité Napoléon,

Fonte: <http://napoleontriois.free.fr/site/index.php?2006/06/01/153-l-empereur-de-la-vie-quotidienne>



Cité Napoléon, vista geral.

Fonte: <http://antimuseum.online.fr/peintures/riviere/index.html>

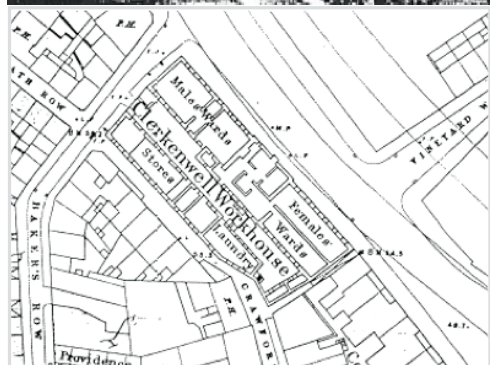
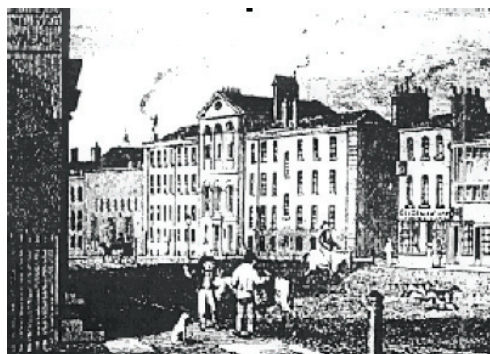


Conde de Shaftesbury. Fonte: <http://www.anglik.net/shaftesbury.htm>

47 RYKWERT, Joseph. p. 107



Moradias de Shaftesbury.  
Fonte: <http://www.anglik.net/shaftesbury.htm>



Conjunto em Clerkenwell.  
Fonte: <http://www.anglik.net/shaftesbury.htm>

arquitetônica, mas à prova de incêndio e com esgotos adequados, perto do Palácio de Cristal. Seu projetista, Henry Roberts, trabalhou como supervisor de obras na Sociedade para Melhoria das Condições das Classes Trabalhadoras, a primeira das várias organizações de igual finalidade, a qual construiu um conjunto em Clerkenwell, em terras que lhe foram oferecidas por um preço inferior ao de mercado. Em sociedade com o Lorde Shaftesbury, Roberts alcançou fama por ter vencido um concurso. A sua atuação e o seu primeiro livro, *As Moradias das Classes Trabalhadoras* (1850), advogavam prédios de vários andares como a única forma adequada para habitações de baixa renda. O livro foi avidamente lido em toda a Europa. Por volta dessa mesma época, o filantropo americano George Peabody, que havia se estabelecido em Londres, fundou uma sociedade semelhante, embora tenha empregado um arquiteto menos famoso, Henry Darbishire."

Tanto Roberts como Darbishire foram os primeiros arquitetos a considerar a habitação popular como um problema profissional central, o que podemos encarar como um avanço na Arquitetura. Muitos outros arquitetos se inspiraram neles, e, após perceberem que os novos tipos de moradia não podiam ostentar os velhos uniformes estilísticos, as habitações organizadas horizontalmente passaram a ser aceitas até mesmo pela classe média inglesa, mesmo que relutante a princípio.

Após estudar o surgimento das mudanças ocorridas na Europa com a Revolução Industrial, tanto no campo da tecnologia dos materiais, quanto nas novas propostas urbanas e de habitação, vejamos a seguir como houve esse processo no Brasil.



## 1.2 PATRIMÔNIO INDUSTRIAL NO BRASIL

A consolidação do modo de produção capitalista no Brasil decorreu de um processo iniciado na segunda metade do século XIX. A ascensão cafeeira no país, a partir de 1840, representou uma fonte de capitalização para dar início ao processo de industrialização. Após os acordos entre Brasil e Inglaterra na questão do tráfico de escravos e na sua posterior proibição em 1850, houve a retomada dos investimentos ingleses, que somados aos capitais nacionais - até então aplicados ao tráfico de escravos - deram impulso à industrialização. Nas três décadas que sucederam a 1840 o café passou ser a base material do Segundo Reinado.

No fim do século XIX, a economia foi marcada pelo predomínio do setor agrário, a hegemonia do capital mercantil e uma indústria emergente. A produção agrícola se concentrou em um número restrito de artigos de exportação. Surgiu o domínio do setor cafeeiro, ou seja, a afirmação e o domínio das oligarquias.<sup>48</sup>

A economia brasileira iniciou então o novo século ainda mais dependente do capital internacional, fato que, ao mesmo tempo, gerou a modernização de alguns setores. Nessa época, instalou-se a linha telegráfica e houve investimento na construção de ferrovias e pontes, afinal, era necessário criar uma infraestrutura para escoamento da produção. Foi um período no qual se intensificou o estabelecimento de empresas estrangeiras. Progressivamente, foi estabelecido um processo de substituição de importações, especialmente na produção de bens de consumo não duráveis tais como tecidos e alimentos.

Com a industrialização, ocorreu um processo de urbanização que trouxe, paralelamente, inúmeras reivindicações sociais. A emergente cidade industrial era marcada pelo rápido crescimento populacional e a alta densidade dos bairros. Situação semelhante ao que aconteceu na Europa.

48 NORO, Julio. *Vila Operária na República Velha: O caso Rheingantz*. Dissertação de Mestrado. Porto Alegre: 1995. Pg 33, 34.

### A crise da habitação popular no Brasil

A proibição do tráfico negreiro em 1850 e sua extinção em 1857, o acúmulo de capital vindo do setor cafeeiro e o processo de expansão econômica ocorrida até 1875, causaram o surgimento de centros urbanos mais populosos, e com isso novos tipos de habitação coletiva.

A falta de planejamento e controle na construção destas formas de habitação - os cortiços - culminou nas precárias condições de higiene, tornando essas moradias verdadeiros centros de doenças endêmicas. O crescente número de habitantes dos cortiços começou a preocupar as autoridades da Capital do Império, até que, em 1865, foi editada uma lei que proibia a construção de novos cortiços sem prévia autorização da Câmara. Mais tarde, em 1876, outra resolução foi mais radical com relação à questão, proibindo a construção de cortiços no centro da cidade.

Tal medida atendia tanto aos interesses do governo como aos industriais, e tinham uma dupla conotação. Por um lado, visava atrair mão de obra, de preferência, imigrante, pois era considerada de melhor qualidade; por outro, eliminava a possibilidade de qualquer foco de epidemia. Entre os favores concedidos às empresas, estava prevista a isenção de impostos para importação de materiais de construção e a concessão de terrenos públicos destinados a casas populares.

Os protestos contra a crise do setor habitacional, na época, estenderam-se por todo o território nacional. Os representantes dos vários setores atingidos por estas questões reivindicavam a diminuição das taxas de imposto predial e dos aluguéis incidentes nas habitações. A resposta governamental foi expressa na criação de normas que regulamentavam a construção dessas habitações.<sup>49</sup>

Veremos detalhadamente no decorrer desta pesquisa quais foram as soluções encontradas para resolver a questão da habitação operária no Brasil, em um capítulo dedicado a analisar os tipos de arquitetura que surgiram junto com o processo de industrialização no país.

49 Ibid. p.44-48





## O Processo de Formação da Indústria no Brasil.

A formação da indústria no país teve, inicialmente, mais força no setor têxtil. Esta é uma das mais antigas atividades manufatureiras do Brasil, se tornando um setor tradicional da economia. Em meados do século XIX, quando instaladas as primeiras fábricas de tecido, a energia hidráulica era a força básica para movimentar as máquinas, motivo pelo qual muitas fábricas se instalaram próximo a rios.

Desde a segunda metade do século XIX, a indústria têxtil passou por várias etapas de desenvolvimento. A produção de algodão aumentou, estimulada pela demanda crescente de vestuário, e também pela barata mão de obra escrava.

Desencadeada a Primeira Guerra Mundial, o setor têxtil passou a ter dificuldade na importação de máquinas, o que acarretou atraso tecnológico em relação a outros países. Ainda assim, na década de 1920, as indústrias alimentícia e têxtil eram os setores mais fortes da economia, considerando o número de estabelecimentos e a quantidade de pessoal.

Na década de 1930, muitos países estavam em período de reconstrução e a indústria têxtil sofreu uma crise de superprodução. Deflagrada a Segunda Guerra Mundial, a indústria brasileira conseguiu suprir os mercados latino-americanos. Mesmo depois da Segunda Guerra, quando surgiram as fibras sintéticas, o algodão continuou a ser o carro chefe.

A fase inicial da formação da classe operária no Brasil se deu a partir dos últimos anos do século XIX. Esta formação estaria interligada com a expansão da economia cafeeira, gerando um desenvolvimento do capitalismo de base agrária e que estaria impossibilitada nas décadas passadas, devido a descentralização das pequenas empresas industriais.<sup>50</sup>

Inicialmente, parte da população trabalhadora concentrava-se no campo. Porém, foram nos centros urbanos que se formam os movimentos

operários, pois as possibilidades eram limitadas no meio rural.

Segundo Boris Fausto, quanto relatou sobre as condições gerais do trabalho urbano no Brasil nos trinta primeiros anos do século XX, destacou a total desproteção do trabalhador no que se relaciona às condições de trabalho e aos direitos trabalhistas. Por exemplo, quando abordou que o trabalho feminino era visto pelos homens como uma concorrência e ao citar que o trabalho infantil, denunciou os maus tratos sofridos pelas crianças; principalmente os resultantes das rudes condições de trabalho.

Quanto à questão das influências ideológicas e dos tipos de organização do movimento operário nos estados de São Paulo e Rio de Janeiro, de 1890 a 1920, ele identificou três correntes majoritárias que desempenharam grande influência entre os operários: o anarquismo, o socialismo e o “trabalhismo”.

Fausto definiu o movimento trabalhista como um movimento que buscava apenas alguns direitos operários, assim como melhores condições de vida, sem, no entanto, questionar os fundamentos da ordem social. Os trabalhistas pretendiam alcançar suas reivindicações por meio dos meios legais como a criação de partidos operários e da colaboração de classes e da cooperação com o Estado.

O movimento do trabalhismo teve sua influência mais forte foi no final do século XIX, e não por acaso. Ele argumentou que esse período foi um momento de indefinição do Estado brasileiro.

Os anarquistas negavam qualquer aliança classista, bem como qualquer tipo de acordo entre o capital e o trabalho. Seu objetivo era a supressão do Estado, conseqüentemente a supressão do capitalismo. Sua tática política era a ação direta, sobretudo no plano econômico e ideológico, negando os meios políticos de luta. O movimento anarquista estava dividido em correntes diversas: o “mutualismo proudhoniano”, o “anarco-coletivismo”, o “anarco-comunismo” e o “anarco-sindicalismo”. O anarquismo, segundo Boris Fausto, teve hegemonia entre o movimento operário na América Latina até o advento da Revolução Russa. Sua penetração na América Latina se deu, sobretudo, por meio da imigração de intelectuais e massas de trabalhadores europeus.

50 FAUSTO, Boris. *Trabalho Urbano e Conflito Social*. 3a ed. São Paulo: DIFEL, 1983.

Boris Fausto expõe a formação do movimento operário. O período temporal abordado vai de 1890 a 1920, e o recorte espacial limita-se a São Paulo e ao Rio de Janeiro.



Outra importante corrente no movimento operário foi o socialismo, um pequeno círculo, com escassa penetração nos meios populares. O programa mínimo do partido socialista propunha a renovação dos artigos do código penal, principalmente o artigo que limitava a greve e a ação as associações de resistência. Uma das características do socialismo, nesse período, foi sua atuação no campo da política, visando pressionar o Estado no sentido da extensão da cidadania social e política ao afirmar o objetivo de formação de partido.<sup>51</sup>

### Moradia popular e expansão urbana

Nesse cenário industrial, a história das vilas operárias e ferroviárias no Brasil desenvolveu-se em associação à chegada das estradas de ferro e à instalação das primeiras indústrias. As vilas, construídas no final do século XIX e no começo do século XX, eram controladas pelos industriais proprietários, que assim mantinham seus empregados sob custódia.

Na opinião de Maria Cristina da Silva Schicchi, professora da Faculdade de Arquitetura da PUC-Campinas e uma das responsáveis pela disciplina Estudos Socioeconômicos de Arquitetura e Urbanismo, a formação das vilas tinha segundas intenções. “Foi o primeiro tipo de segregação oficializada”, comenta. Incentivados pelo governo a construir as vilas em troca de redução nos impostos, os industriais não hesitavam em fazê-lo.

*“Se a expansão da cidade e a concentração de trabalhadores ocasionaram inúmeros problemas, a segregação social do espaço impedia que os diferentes estratos sociais sofressem da mesma maneira os efeitos da crise urbana, garantindo às elites áreas de uso exclusivo, livres da deterioração, além de uma apropriação diferenciada dos investimentos”.*<sup>52</sup>

51 Idem. Cap. 02 e 03.

52 BONDUKI, Nabil Georges. *Origens da Habitação Social no Brasil. Arquitetura Moderna, Lei do inquilinato e difusão da casa própria*. São Paulo: Estação Liberdade, FAPESP, 1998, pg. 20.

Além das vilas construídas pelos patrões, as cidades do início do século também abrigavam, nas regiões de periferia, bairros populares. Estes eram formados, em sua maioria, por cortiços e casas construídas pelos próprios operários.

*“Foi nas residências, no entanto, que a questão dos programas de necessidades apresentou facetas interessantes e de grande importância sociológica, além, evidentemente, de arquitetônica, pois que a cidade tomou nova fisionomia e outras dimensões através de seus recentes bairros residenciais. Agora, com o café e a crescente indústria, as moradias já recebem nova classificação. A expressão “casa operária”, por exemplo, incorporou-se ao linguajar comum e designa oficialmente a morada modesta de poucas dependências, mas perfeitamente enquadrada nos critérios de composição arquitetônica que os novos materiais permitiam dentro das lições construtivas dos imigrantes. Mesmos critérios que também regeram a construção de outro programa inédito: o cortiço.”*<sup>53</sup>

No que diz respeito a manifestações oficiais frente ao problema da moradia popular, no Brasil, as construções operárias tiveram características semelhantes às realizadas na Europa. Aqui, as primeiras iniciativas partiram do setor privado, por meio da construção de casas de aluguel e criação de cortiços, até o surgimento das primeiras vilas operárias que atenuaram a demanda de habitação. A legislação se pronunciaria somente na virada do século XIX para o século XX, e o Estado só iria assumir um papel mais efetivo no gerenciamento do problema a partir da implantação da Fundação Nacional da Casa Popular, em 1946, já no fim do Estado Novo.

53 LEMOS, Carlos A.C. *Alvenaria Burguesa: Breve história da arquitetura residencial de tijolos em São Paulo a partir do ciclo econômico liderado pelo café*. São Paulo, Nobel, 1989. pg 55,56.



## Medidas Oficiais

No final do século XIX, com o crescimento da população e do consumo, o Brasil aumentou consideravelmente sua produção industrial. Com a transição do trabalho escravo para o trabalho assalariado, ocorreu a mudança das relações de produção. Ademais, com o declínio da sociedade agrícola e o início da formação da burguesia urbano-industrial, o espaço urbano precisou se adaptar ao novo contingente humano, o trabalhador urbano-industrial.

A industrialização teve seu desenvolvimento principalmente em São Paulo, e posteriormente, no Rio de Janeiro, Minas e Bahia. A classe operária brasileira cresceu extraordinariamente. Em sua composição, pelo menos até os anos 1920, predominava o operário de origem estrangeira, principalmente o italiano, o português e o espanhol, concentrados no Centro-sul do país. No Nordeste, o trabalhador de origem estrangeira era raro. Apesar da composição heterogênea que poderia dificultar sua organização, a classe operária era solidária e unida em suas lutas reivindicatórias.

Atraídos pela oferta de empregos, os imigrantes estrangeiros e a população rural chegavam às principais capitais do país. Entre 1836 e 1934, a cidade de São Paulo, por exemplo, teve uma explosão populacional, desencadeando, em 1900, sua primeira crise habitacional: 168% no aumento da população.

## Crescimento populacional do município de São Paulo de 1836 a 1934<sup>54</sup>:

Ano	População	Incremento Percentual
1836	21.933	
1872	31.385	43
1886	47.697	52
1890	64.934	36
1900	239.820	168
1920	579.033	141
1934	1.060.120	83

Com esse inchaço populacional, a cidade expandiu-se em todas as direções, com o loteamento de chácaras e abertura de novos bairros. A pequena cidade de 1870, que antes podia ser percorrida a pé, passou a necessitar urgentemente de transporte público, saneamento, abastecimento e habitação.

Nesse cenário, a solução imediata adotada para resolver, mesmo que precariamente, o problema da habitação foram os **cortiços**. Tal palavra significa "casa das abelhas", cujos alvéolos repetidos se comparam ao aglomerado de cubículos para moradia. Detalharemos suas variações tipológicas no capítulo 2.

Encontramos na literatura brasileira a denúncia da péssima situação de moradia das classes de baixa renda. Aluísio Azevedo descreve por várias vezes, em sua obra "O Cortiço", as condições dessas habitações:

*"Por toda a miséria daquele quarto sórdido; pelas paredes imundas, pelo chão elameado de poeira e sebo, nos tetos funebrememente velados pelas teias de aranha, estrelavam pontos luminosos que se iam transformando em gão-cruzes,*

54 Fontes: 1836 - Muller, Mar. D. P., 1923; 1872 a 1970 - Daniel J. Hogan, 1972, *apud* Berlinck M., 1975, p.50; 1980 - Governo do Estado de São Paulo - Secretaria de Estado dos Negócios Metropolitanos. Emplasa. A Grande São Paulo Hoje. 1982, p. 27. *apud* Eva Blay, quadro 1, pg. 10



*em hábitos e veneras de toda a ordem e espécie.(...) Ali perto, o colchão velho, já roto e destripado, os moveis desconjuntados e sem verniz, as trouxas de molambos úteis, as loucas ordinárias e sujas de usos, tinham, tudo amontoado e sem ordem, um ar indecoroso de interior de quarto de dormir, devassado em flagrante intimidade.”<sup>55</sup>*

Essa se tornou a forma predominante de habitação no início do século XX. As cidades não eram segregadas, e tinham bairros residenciais mistos, com casarões onde morava a burguesia e cortiços bem próximos.

*“Habitações coletivas, em imóveis com pouca ou nenhuma conservação, de idade média de construção elevada que proliferam nas áreas centrais... viver significa morarem várias pessoas em cubículos (cômodos minúsculos), que têm várias funções: dormitório, cozinha, refeitório, etc. Os banheiros, chuveiros, tanques e pias são coletivos. O congestionamento das unidades e dos cômodos é a constante. As filas para o banho, banheiro e limpeza, tudo tem que passar ‘co-habitação’ forçada.”<sup>56</sup>*

O fato de os cortiços localizarem-se em áreas centrais provocava mal-estar nas classes mais abastadas. A burguesia se preocupava com o saneamento, e a proximidade dos cortiços favorecia a proliferação de doenças entre as diferentes classes sociais.

*“O processo de expansão das cidades leva gradativamente à incorporação de novas áreas, à criação de novos centros, ao aparecimento das zonas ditas deterioradas e à modificação de uso dos imóveis. Assim, os cortiços situados nessas áreas estão instaladas em imóveis que não foram construídos para abrigar esta parcela da população. Na verdade, a maioria são*

*antigos casarões unifamiliares em que a própria lógica da ocupação e de mudança da cidade e na cidade é alterada”.*<sup>57</sup>

Apesar de os cortiços ocuparem edifícios antigos, de pouco valor, seu terreno era valioso. Enquanto estavam em processo de valorização, tais áreas continuavam sendo usadas como cortiços. Porém, quando o imóvel era comprado, o cortiço era demolido e a população, removida para áreas mais periféricas.

O Estado brasileiro, que defendia os interesses tanto da burguesia quanto de outros segmentos como profissionais liberais e latifundiários, incentivou a produção de “casas higiênicas” e impôs limites à construção destes. Se habitações populares como o cortiço não representassem perigo às condições sanitárias da cidade, provavelmente muito pouco se saberia sobre elas, pois a maior parte das informações sobre esse tipo de habitação, além das soluções para melhorá-las, nos chegaram por meio de descrições feitas por técnicos de saúde pública contratados pela elite.

Posteriormente, ocorreram os loteamentos das velhas chácaras, que propiciaram o crescimento extensivo da cidade. Também chegou a vez do loteamento das grandes áreas abandonadas, por serem improdutivas e insalubres. Tais glebas, de modo geral, acompanhavam a direção das estradas de ferro e dos rios, como por exemplo, em São Paulo, o traçado sinuoso de rios como o Tietê e o Tamanduaté.<sup>58</sup>

Os terrenos próximos das fábricas mais importantes, que sempre estavam situadas ao lado dos desvios ferroviários, passaram a ser disputados. As estações de pequeno porte da linha férrea tornaram-se polos de atração, originando pequenos núcleos comerciais. As estradas de ferro, então, tornaram-se também meios de transporte coletivo urbano, muito usado pelos operários.

Os programas habitacionais passaram a fazer parte das cogitações legais. Começou-se a legislar sobre as dimensões mínimas dos cômodos, por exemplo. Porém, em vários estados brasileiros, foi difícil

55 AZEVEDO, Aluízio. *O Cortiço*. Ed. Ática, São Paulo, 1994. pg. 103,107 (Texto original escrito em 1890)

56 RODRIGUES, Arlete Moysés, *Moradia nas Cidades Brasileiras*, 3. ed. São Paulo: Contexto, 1990, pg. 46.

57 RODRIGUES, Arlete, pg. 47.

58 LEMOS, Carlos. *Alvenaria Burguesa*. Ed. Nobel. São Paulo, 1989. pg. 57



dominar completamente a situação, principalmente no que tange às áreas fragmentadas por loteamentos, muitas vezes inadequadas às condições topográficas.

Os códigos de postura e higiene então criados evidenciam que o principal interesse era afastar os cortiços e casas operárias do perímetro urbano, deixando-os longe das casas e do comércio da burguesia.

O Código Sanitário de março de 189, trata da higiene das habitações, e, mais tarde, a Lei Municipal 498, de 14.12.1900, diz textualmente que as vilas operárias "deverão" ser estabelecidas "fora da aglomeração urbana".<sup>59</sup>

*"Parece que, no começo, cada um construía o que pudesse, da forma que quisesse e muito argentino tratou de fazer verdadeiros cubículos em série, destinados aos pobres imigrantes recém-chegados da Europa ou interior, depois de fracassados contratos de parceria nas fazendas de café. Assim, os programas de habitação popular eram extremamente variados, indo dos cortiços às casas de três, quatro ou cinco cômodos, até chegarem às vizinhanças da programação de classe média (...). É sumamente interessante a verificação de como as casas velhas foram, aos poucos, sendo adaptadas, ou substituídas, em função de outras expectativas advindas de novos conceitos, hábitos, nova maneira de morar."*<sup>60</sup>

A construção de tais casas higiênicas se tornou um negócio bem lucrativo, pois havia acordos entre os industriais e as companhias de saneamento e o governo concediam facilidades tais como a isenção de impostos.

*"Considerando que poderiam propiciar a contaminação e*

59 Desde o começo, sempre houve a preocupação das construções ditas "operárias" fora do perímetro urbano - indústrias, operários, imigrantes e estradas de ferro eram assuntos para serem tratados fora da "cidade", e "cidade" naquele tempo não passava do perímetro histórico mas a "cidade nova", ou a paróquia de Santa Efigênia. Idem, pg 58.

60 LEMOS, Carlos, pg. 59

*a disseminação de epidemias - doenças físicas e morais - dizia-se que eram lugares que propiciavam a deformação do caráter do trabalhador e que proprietários gananciosos exploravam as misérias do povo".*<sup>61</sup>

Esses incentivos não surgiram meramente pela preocupação com a classe trabalhadora. A burguesia se assustou com a crise da mão de obra, que se formou mediante os baixos salários pagos e as péssimas condições de vida, fazendo com que a classe trabalhadora se articulasse em organizações sindicais de movimentos operários.

*"Com a Vila Operária se tornaria mais fácil disciplinar a classe trabalhadora, rebelde, abrindo caminho para a realização da utopia burguesa de fabricação de uma classe trabalhadora desejada, combinando imperativos econômicos e políticos."*<sup>62</sup>

As Vilas permitiam

*"controlar a economia interna do trabalhador e o seu próprio tempo fora da esfera do trabalho, usando a vila como um disciplinante, delimitando em que a classe trabalhadora pode circular"*<sup>63</sup>

Desta forma, estando a vila operária e a fábrica no controle de um único agente, o dia a dia do operariado fora da fábrica era apenas uma extensão do regime rígido do seu horário de trabalho. Além do mais, a proximidade da mão de obra assegurava a assiduidade e a pontualidade, em estado de permanente prontidão ao industrial.

A explosão demográfica nas grandes cidades brasileiras fez com que o mercado imobiliário se tornasse atraente, com altas taxas de lucro. Os industriais, fazendeiros e outros que tinham condições financeiras propícias investiam na construção de casas para aluguel.

61 RODRIGUES, Arlete, pg. 55.

62 RAGO, Margareth. *Do Cabaret ao Lar: A Utopia da Cidade Disciplinar*. Brasil 1890 - 1930. São Paulo: Ed. Paz e Terra, 1994, pg. 177.

63 RAGO, Margareth, pg. 178.



“... estas iniciativas individuais começaram a se juntar a outras, na forma de mútuas, isto é, companhias de capital aberto que reúnem acionistas a fim de investir na construção de casas para aluguel e que muitas vezes as constroem na forma de vilas”.<sup>64</sup>

## A Malha Ferroviária no Brasil

No século XIX o Brasil desejava o mesmo progresso das nações européias. Um dos ícones do progresso foram as ferrovias, com suas locomotivas a vapor, que poderiam atravessar longas distâncias, transportando pessoas e mercadorias, ligando áreas remotas dos sertões ao litoral e interligando todas as partes do país em sua imensa extensão territorial.

As ferrovias resolveriam grande parte dos problemas de transportes no Brasil, encurtando distâncias até então percorridas em terra, a pé, em carros de boi e em barcos nos mares do litoral e nos rios navegáveis. Acreditava-se que o trem traria para o Brasil o almejado progresso material impulsionado pelo desenvolvimento industrial e, sobretudo, seria fator civilizador dos povos, como se pode observar pelo discurso de Francisquinho Bragança, citado acima. “O discurso do trem como motivador do progresso, da modernização industrial e de civilização era recorrente no período em todo o Brasil.”<sup>65</sup>

Enfim, no Brasil as primeiras linhas férreas visaram fundamentalmente facilitar o escoamento da produção agrícola até o porto mais próximo. Diferente da Europa, onde as ferrovias desde muito cedo também foram utilizadas para a articulação territorial dos países e a conexão dos principais centros urbanos.

64 BLAY, Eva Alterman, *Eu Não Tenho Onde Morar: Vilas Operárias na Cidade de São Paulo*, São Paulo: Nobel, 1985, pg. 1

65 Sobre os discursos da época, em que se contrapunha o par “atraso” x “progresso” ver: LIMA, Pablo Luiz O. *A máquina, Tração do Progresso: memórias da ferrovia no oeste de Minas entre o sertão e a civilização* (1880-1930).

Assim, a malha ferroviária brasileira, em sua maior parte, foi estruturada partindo sempre do porto e se ramificando em linhas e ramais em direção às zonas produtoras no interior dos estados, passando muitas vezes em municípios vizinhos, mas sem se conectarem. A projeção no mercado internacional dos produtos agrícolas brasileiros como o café e a borracha, também contribuiu para a modificação do panorama econômico interno e para atrair investimentos em melhorias para o escoamento de sua produção.

Com exceção da primeira linha entre o Rio de Janeiro e Petrópolis, construída mais por uma inclinação “experimentalista e aventureira” do Barão de Mauá, to das as outras construídas nos 30 anos seguintes tiveram como motivação central o escoamento da produção agrícola e posteriormente industrial. Entre as principais, destacam-se: *Recife and São Francisco Railway* (1858), em Pernambuco; *Estradas de Ferro Dom Pedro II* (futura Central do Brasil, 1858), entre os estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo; *Bahia and San Francisco Railway* (1860), na Bahia; *São Paulo Railway* (1868), *Companhia Paulista de Estradas de Ferro* (1872), *Estradas de Ferro Ytuana* (1873) e *Sorocabana* (1875), todas em São Paulo; *Estrada de Ferro de Baturité* (1873), no Ceará; *Estrada de Ferro Leopoldina* (1874), entre os estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e Espírito Santo; *The Porto Alegre & New Hamburg Brazilian Railway* (1873), no Rio Grande do Sul, entre outras dezenas.<sup>66</sup>

Durante o século XX, duas grandes guerras mundiais que inviabilizaram importações de materiais, aumentaram o custo do ferro e provocaram, ainda que minimamente, impactos nas construções e reaparelhamento da malha ferroviária no Brasil. Se pensarmos que grande parte dos investimentos era internacional, bem como a tecnologia, e os técnicos, em parte, vinham de fora, principalmente da Inglaterra, França, Bélgica e da Alemanha, compreenderemos que as guerras, aliadas a uma falta de planejamento interno brasileiro, deixaram os seus reflexos nas ferrovias. Em 1940, o diretor da VFFLB - Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, Lauro de Freitas, lamentava

66 FINGER, Anna Eliza. 2013. P. 85



que a guerra dificultava a importação de trilhos e materiais para as melhorias efetivadas naquela Viação durante as décadas de 1930/1940.<sup>67</sup>

Além destes fatores, o que mais impactou politicamente quanto aos traçados e interesses ferroviários, foram as mudanças de governos brasileiros. Porém, não cabe a esta pesquisa uma análise detalhada história da malha ferroviária no Brasil. Queremos estudar sobre os exemplares da arquitetura industrial, tanto fabris quanto ferroviárias e os tipos de habitação criados próximos a tais ícones da industrialização. Posteriormente, estudaremos mais especificamente o caso do Nordeste e teremos como estudos de caso cinco cidades do Estado de Sergipe.

---

67 Relatório da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, exercício de 1940, apresentado a S. Excia. General João de Mendonça Lima, Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo Engenheiro Civil Lauro F. P. de Freitas, Diretor da Estrada. Tipografia da Leste: Bahia, 1941.



## CAPÍTULO II - ARQUITETURA DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL





## CAPITULO II - ARQUITETURA DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL

### 2.1 - OS NOVOS TIPOS ARQUITETÔNICOS

Para entender como se deu a formação dos novos tipos arquitetônicos no contexto de origem - a Europa após o período da Revolução Industrial -, precisamos verificar os aspectos relacionados com novas tecnologias e materiais disponíveis, e seus efeitos na produção arquitetônica da época. Os produtos fabricados em grande escala precisaram de espaços amplos e adequados ao novo maquinário, e tal produção necessitava de bons meios de transporte para escoamento. Assim, tanto a arquitetura fabril como a ferroviária surgiram nesse contexto de intensas mudanças durante o século XIX, quando se consolidaram as transformações sociais, intelectuais, econômicas e tecnológicas iniciadas no século XVIII.

Dois países tiveram especial destaque: Inglaterra e França, onde os impactos da Revolução Industrial e Francesa foram sentidos em todas as áreas. A classe média burguesa, que havia enriquecido rapidamente a partir dos empreendimentos industriais, ganhou força frente à antiga aristocracia, pois defendiam teorias liberalistas de intervenção mínima do Estado na economia. Concomitantemente, a Europa passou por grande crescimento demográfico e a maioria das grandes cidades tornou-se insalubre. Além disso, havia grande demanda por transportes, infraestrutura urbana e habitações. Esse foi o cenário ideal para o surgimento de movimentos de cunho social e operário, e das primeiras teorias socialistas, como as de Karl Marx (1818-1883) e Friedrich Engels (1820-1895).<sup>1</sup>

1 "No início do século XIX, a população européia era de 187 milhões de habitantes; em meados do século, 266 milhões e, em 1900, 420 milhões." KÜHL, Beatriz Mugayar, 2005, p. 20. Segundo Benevolo, esse aumento populacional se deveu, entre outros aspectos, aos avanços na medicina e mudanças nos hábitos de higiene, às melhorias nas condições de vida e mecanização na produção agrícola, que por um lado depende cada vez menos de mão de obra e por outro permite um aumento na produção de alimentos. Em consequência do aumento populacional, surgiu um excedente populacional, que migrou para as cidades em busca de trabalho.

### 2.1.1 - Arquitetura Fabril

A partir do século XVIII, em decorrência dos processos de industrialização e crescimento urbano, houve inúmeras experiências denominadas "modernas" no panorama internacional. Entre o fim do século XIX e o início do XX, grande parte dos projetos que seguiam essa nova ideologia destinava-se a atender programas formulados pelo poder econômico representado pelos industriais, que valorizavam a eficácia, rapidez e barateamento dos novos procedimentos.

*"Quanto aos materiais utilizados nesse período, há casos emblemáticos, como, por exemplo, o Palácio de Cristal de Joseph Paxton, construído para a Grande Exposição de 1851 em Londres, com um sistema de construção integrado, utilizando ferro e vidro em uma nova abordagem estética. Na década de 1910, diversas manifestações tentavam romper com o passado e aceitar a era da máquina em sua totalidade: novos materiais, novos processos, novos problemas e novas formas. Dentre estas, podemos destacar: as Werkbund alemã, austríaca, sueca e suíça; o futurismo Italiano; o grupo De Stijl na Holanda; a Chicago Arts and Crafts; a inglesa Design and Industries Association; além da escola de Weimar na Alemanha.*

*A partir da década de 1920, a arquitetura moderna já havia superado o estágio embrionário em alguns países europeus e se consolidava efetivamente mediante expressões como: a criação da Bauhaus na Alemanha (1919) com novas propostas para o ensino do desenho industrial e arquitetura; a publicação do livro *Vers une architecture* (1923) com as pioneiras ideias de Le Corbusier; e o I Congresso Internacional de Arquitetura (CIAM) em La Sarraz (1928)."*<sup>2</sup>

2 RODRIGUES, Angela Rosch. *Fábrica e Ideologia: O Desenvolvimento do Pensamento Moderno e a Arquitetura Industrial na Cidade de São Paulo* (1889 A 1930). Fonte: <<http://www.mackenzie.br/dhtml/seer/index.php/cpgau/article/viewFile/Rodrigues.2011.2/585>>



Na arquitetura fabril, constata-se a evolução de materiais e as revisões conceituais e estéticas, alinhadas com o advento do racionalismo, cujas principais características eram: a funcionalidade, a redução de custos, a modulação estrutural e a padronização das aberturas.

De um modo geral, os amplos edifícios fabris construídos a partir do século XVIII buscavam adequar-se às exigências produtivas: acomodação de máquinas; divisão técnica do trabalho; modulação construtiva; localização estratégica, nas proximidades das fontes de matérias-primas; e fácil acesso às vias de transporte, ferroviário, marítimo ou fluvial.

Podem ser destacados três fatores no desenvolvimento espacial da arquitetura fabril: a reorganização produtiva, a modernização dos maquinários e o desenvolvimento das técnicas construtivas.<sup>3</sup> Primeiramente, a reorganização produtiva era necessária devido à substituição do trabalho manual pela máquina, o que gerou a produção em massa. O “sistema de fábrica manchesteriano”, caracterizado pela concentração de um modo produtivo em um só local, tornou-se o modelo organizacional mais expressivo. Nele, a tecnologia era no elemento prioritário da acumulação capitalista, respondendo de forma mais adequada às necessidades do mercado<sup>4</sup>. A indústria passou então a ser entendida como uma unidade de produção em massa, organizada a partir da interação de atividades produtivas, que seriam posteriormente sistematizadas na linha de montagem por Henry Ford<sup>5</sup>.

*“No que diz respeito à evolução dos maquinários, um dos aspectos determinantes foi a invenção da máquina a vapor, por James Watt, em 1769. Visto que o vapor poderia ser gerado pelo aquecimento da água por meio do carvão, a localização das indústrias não estava mais restrita às proximidades de cursos d’água. A partir daí, passou-se a buscar locais próximos a fontes de carvão, em princípio vegetal e, posteriormente, mineral. O aprimoramento das máquinas, por sua vez, contribuiu para a sistematização produtiva. Os melhores exemplos estão na indústria têxtil, que desde 1775 já produzia fios de algodão com máquinas em série a partir de teares mecânicos.”<sup>6</sup>*

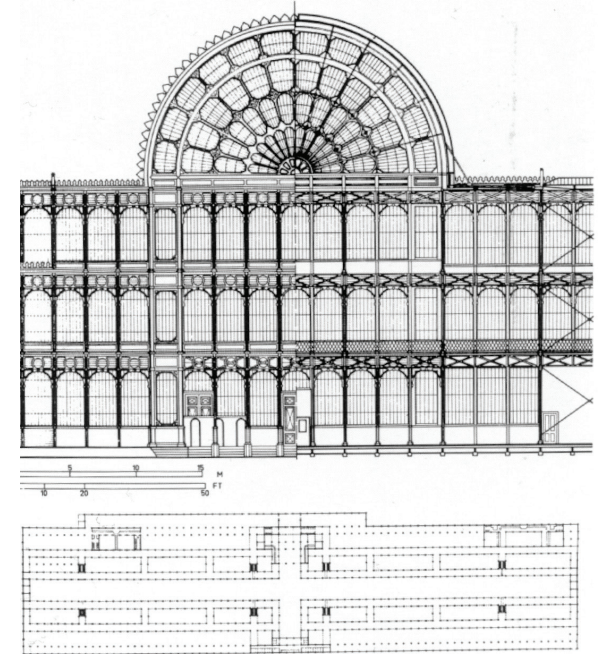
Como terceiro fator para a compreensão da evolução espacial da arquitetura fabril estão os avanços

3 IKEDO, Cristine. *Arquitetura Industrial - Patrimônio edificado, preservação e requalificação: O caso do Moinho Matarazzo e Tecelagem Mariângela*. Dissertação de mestrado. FAUUSP. São Paulo, 2011.

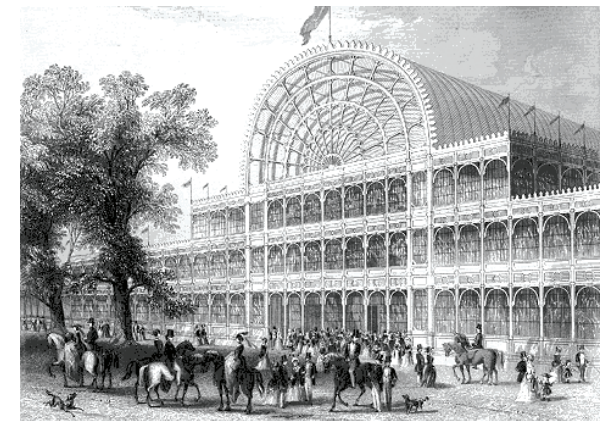
4 DECCA, 2004, p. 70

5 BRUNA, 1976, p. 21

6 RODRIGUES, Angela Rosch. *Fábrica e Ideologia: O Desenvolvimento do Pensamento Moderno e a Arquitetura Industrial na Cidade de São Paulo (1889 A 1930)*. Fonte: <<http://www.mackenzie.br/dhtm/seer/index.php/cpgau/article/viewFile/Rodrigues.2011.2/585>>



Hyde Park, Londres. Planta Baixa e Cortes do Palácio de Cristal, projetado por Joseph Paxton e Decimus Burton, 1850. Figura: [http://pt.wikipedia.org/wiki/Palácio\\_de\\_Cristal\\_\(Londres\)](http://pt.wikipedia.org/wiki/Palácio_de_Cristal_(Londres))



Hyde Park, Londres. Fachada principal do edifício, projetado por Joseph Paxton e Decimus Burton, 1850. Figura: [http://pt.wikipedia.org/wiki/Palácio\\_de\\_Cristal\\_\(Londres\)](http://pt.wikipedia.org/wiki/Palácio_de_Cristal_(Londres))



tecnológicos que propiciaram o aprimoramento das técnicas construtivas. As novas potencialidades de materiais, como o ferro e o vidro, podem ser vistas na construção dos edifícios fabris no século XIX, bem como o desenvolvimento de combinações com o concreto armado, que foi determinante no início do século XX. O domínio desses materiais levaria à ampliação e renovação das possibilidades arquitetônicas.

No caso dos edifícios fabris, em princípio, utilizavam-se estruturas de madeira com fechamentos em alvenaria de tijolos ou pedra, e tesouras e tetos em madeira. Porém, com o desenvolvimento de estruturas metálicas autoportantes, houve um melhor aproveitamento da área interna: menos pontos de apoio e, conseqüentemente, maiores vãos para acomodar as máquinas.<sup>7</sup>

Em meados do século XVIII, com a mudança do uso do carvão vegetal para o carvão mineral, a produção do ferro cresceu sobremaneira. O subproduto da queima do carvão mineral, o coque, passou a ser usado para a produção de liga de ferro para laminação, promovendo ampla expansão da metalurgia inglesa. Em princípio, colunas de ferro fundido<sup>8</sup> substituíram pilares de madeira e, posteriormente, com a produção industrial das vigas duplo “T”, toda a estrutura de madeira pôde ser substituída. Esse foi um aprimoramento não só na questão funcional, com espaços mais amplos, mas também na questão de segurança contra incêndios, pois a madeira poderia comprometer todo o edifício, principalmente nas fábricas têxteis<sup>9</sup>.

Na indústria têxtil, o sistema produtivo exigia edifícios mais verticais, de cinco a sete pavimentos, com o térreo reservado às atividades de

preparação da fiação. Em razão do número de pavimentos, a profundidade era limitada (duas vezes o pé direito) para melhor aproveitamento da iluminação lateral, surgindo assim edifícios altos e estreitos<sup>10</sup>. A iluminação natural nesses grandes edifícios era possibilitada pela ampla distribuição de janelas ao longo das fachadas<sup>11</sup>. Posteriormente, o advento e a ampliação do uso da luz elétrica e do uso da estrutura metálica na cobertura tornaram possíveis sistemas de iluminação zenital, seja por meio de recortes ou aberturas tipo lanternim, e posteriormente tipo *shed*, seja pela simples substituição de telhas comuns por telhas de vidro.

A partir desses aspectos apresentados, a conformação espacial da tipologia fabril entre os séculos XVIII e XIX fica caracterizada especialmente por: edifícios altos e estreitos em alvenaria aparente ou emboçada, várias janelas distribuídas pelas fachadas, estrutura metálica interna distribuída em grelha reticulada, e, externamente, as altas chaminés<sup>12</sup>. Essa conformação básica que caracteriza especialmente a indústria têxtil inglesa podia apresentar variações decorrentes das atividades produtivas, já que a funcionalidade era a principal condicionante.

Outro material de extrema importância para a compreensão do desenvolvimento da tipologia fabril é o concreto armado. A flexibilidade do aço incorporada à resistência e à compreensão do concreto tornou possível construir maiores vãos e áreas envidraçadas. Em 1879, o engenheiro francês Françoise Hennebique desenvolveu técnicas para reforçar o concreto com ferro torcido, desenvolvendo uma articulação monolítica patenteada em 1892<sup>13</sup>. Nos Estados Unidos, o engenheiro americano Ernest L. Ransome desenvolveu uma forma mais simples de reforçar o concreto com um quadrado de ferro torcido, tornando-se o precursor na estrutura monolítica de concreto nos Estados Unidos<sup>14</sup>.

7 A primeira fábrica usando pilares de ferro em substituição à madeira e piso em abóbadas rasas de tijolos é do engenheiro William Strutt, em Derby (1792) uma construção de seis pavimentos e 35 metros de comprimento. Pouco depois, a fiação *Bage and Marshall Flax Spinning Mill* construída em 1796-1797, constituída de cinco pavimentos, é considerada o primeiro edifício totalmente incombustível (KÜHL, 2005, p. 175). As soluções de Bage seriam as referências para a construção de diversos edifícios fabris: o uso de estrutura metálica inclusive para a cobertura adotada em 1803, esquadrias em ferro fundido, grande amplitude dos espaços e pavilhões com iluminação zenital.

8 RICHARDS, 1958, p. 141

9 BRUNA, 1976, p. 33

10 CASTRO, 2003, p. 106

11 RICHARDS, 1958, p. 141

12 CASTRO, 2003, p. 110

13 MUNCE, 1960, p. 8

14 FRAMPTON, 1997, p. 36



O uso do concreto armado se intensificou no período de 1870 a 1900, com diversos trabalhos simultâneos, em variados países, como Alemanha, Inglaterra e França. Nos Estados Unidos, a partir de 1900, muitas fábricas construídas com estrutura metálica e alvenaria foram demolidas e substituídas por novas edificações em concreto armado, por causa do funcionalismo desse novo material. Albert Khan foi um dos precursores da experimentação das novas possibilidades formais desse material no âmbito da arquitetura fabril<sup>15</sup>. O primeiro uso em escala megaestrutural do concreto armado foi na fábrica Fiat de Matté Trucco, um enorme complexo de 40 hectares iniciado em 1915, em Turim. Mas nesse período o concreto armado não seria ainda explorado como potencialidade formal de uma nova tipologia.<sup>16</sup>

Estas novas possibilidades tecnológicas e conceituais advindas da Revolução Industrial foram amplamente exploradas, especialmente por engenheiros, em edifícios despojados de ornamentação, racionalmente ordenados para a nova função, caracterizando uma tipologia fabril específica, em especial nos séculos XVIII e XIX.

No início do século XX, os preceitos modernos se desenvolveram na busca por soluções que integrassem não apenas aspectos funcionais, mas também formais, constituindo edificações que refletissem a dinâmica do novo tempo em sua totalidade.

Nesse contexto, algumas edificações industriais significativas evidenciam a consolidação da arquitetura moderna. Na Alemanha, a relação da Deutsche Werkbund com a indústria, a partir da contratação de Peter Behrens como arquiteto e design da AEG (Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft), em 1907, proporcionou importantes exemplares à arquitetura industrial. Um dos projetos pioneiros da estética integrada à funcionalidade foi a fábrica de turbinas da AEG, em 1909, considerada por alguns historiadores como: “[...] um templo dedicado ao poder da indústria [...]”<sup>17</sup>. Esse projeto diferia da tradicional atmosfera da antiga tipologia fabril, pois apresentava novas soluções aos elementos externos, ainda mantendo a funcionalidade inerente ao programa fabril.

Outra obra considerada um marco da arquitetura fabril é a FAGUS, fábrica de formas para calçados, em 1911, projetada por Walter Gropius e Adolf Meyer, da nova geração da *Deutsche Werkbund*. O projeto foi de certa forma inspirado pelas inovações da Fábrica de turbinas AEG.

15 A primeira fábrica concebida por Khan com o novo material foi a Packard em 1905 (CASTRO, 2003, p. 118). Em 1909, no projeto para a fábrica de Henry Ford, Khan utilizou as potencialidades do concreto armado para criar vastos pavilhões com sistema de cobertura tipo *shed* e com iluminação zenital de modo a equacionar de forma racional o processo de produção e organização do trabalho, baseado em preceitos da linha de produção (SAIA, 1989, p. 29).

16 FRAMPTON, 1997, p. 36-37.

17 FRAMPTON, 1997, p. 132



Fábrica de turbinas AEG, projetada por Peter Behrens, 1910. Influenciou o projeto da fábrica FAGUS.

Fonte: [http://pt.wikipedia.org/wiki/Fábrica\\_Fagus](http://pt.wikipedia.org/wiki/Fábrica_Fagus)



Fábrica Fagus. Construída entre 1911 e 1913, tendo o seu interior e outros pontos sido completados em 1925.

Fonte: [http://pt.wikipedia.org/wiki/Fábrica\\_Fagus](http://pt.wikipedia.org/wiki/Fábrica_Fagus)



O edifício de tijolos aparentes, estrutura metálica e grandes fechamentos em vidro, inclusive nos cantos, desmaterializa a solidez tradicional da tipologia fabril<sup>18</sup>. Gropius descreveu esta transformação na arquitetura dizendo que “*O papel das paredes torna-se restrito ao de uma mera cena ligada entre as colunas superiores e a moldura que protege da chuva, frio e barulho*”<sup>19</sup>.

Embasados no projeto da fábrica, Gropius e Meyer apresentaram, para a exposição de 1914 da *Werkbund*, em Colônia, um complexo industrial modelo, caracterizado por planos em vidro e vedações em tijolo.<sup>20</sup>

Na Holanda também podem há alguns exemplos relevantes, como a Fábrica de chapéus *Friedrich Steinberg, Herrmann & Co.*, em Luckenwalde, de Eric Mendelsohn. Essa obra reflete uma preocupação em experimentar o novo potencial estético dos materiais. Volumes angulosos revelam a capacidade elástica do aço e a compressiva do concreto.<sup>21</sup> A Fábrica *Van Nelle*, construída em Roterdã, em 1927, de Brinkman e Van der Vlugt, é um conjunto industrial emblemático do período, pois nele foi dada uma atenção cuidadosa e integral ao processo produtivo, constituído pelo processamento de chá, café e tabaco. A estrutura foi feita em concreto armado, as colunas em forma de cogumelo, espaços envidraçados amplos em que os sistemas de movimento são revelados em esteiras envidraçadas em diagonal, expressando a dinâmica do processo produtivo.<sup>22</sup>

De forma geral, vemos que os preceitos-chave da ideologia moderna - tecnologia, máquina, funcionalidade, racionalismo - tiveram algum grau de maturidade nas primeiras décadas do século XX, expressa na revisão formal de tipologias inéditas e emblemáticas no setor industrial.

Quanto ao ornamento da arquitetura fabril, em meados do século XIX, na Europa, o campo de atuação de arquitetos e engenheiros passava por

muitas transformações. Enquanto o profissional de arquitetura tinha como foco os projetos residenciais, a decoração de interiores e as discussões a respeito de suas atribuições no urbanismo e na intervenção nas cidades<sup>23</sup>, os engenheiros enfrentavam os desafios alarmantes que tomavam conta das cidades industriais: falta de sistemas de abastecimento de água, tratamento de esgoto, iluminação, redes de transportes, pontes e viadutos, além das melhorias portuárias.

Neste cenário internacional, a revista britânica *Engineering*, lançada em 1866, procurava estabelecer um debate com seu público leitor, tratando não apenas da formação técnica e prática - característica do ensino da engenharia - mas enfocando também os aspectos artísticos até então ausentes na formação de um engenheiro civil. Destacaram-se, então, a inserção de ornamentos e elementos decorativos oriundos da linguagem arquitetônica: as medidas e proporções que deveriam revelar a beleza do desenho nas construções monumentais; a questão do “gosto na engenharia”<sup>24</sup>, que deveria passar pela apreciação pública; enfim, um novo olhar foi lançado sobre os equipamentos urbanos, encaradas por alguns como “obras de arte”.

*O processo de modernização econômica e social revelou, através das exposições internacionais, das revistas e dos catálogos comerciais, uma retomada das culturas de um passado histórico na fabricação de muitos produtos, difundidos e comercializados internacionalmente. As fontes impressas do período mostraram claramente a crescente exportação de componentes industrializados nas obras de engenharia em todo o mundo.*<sup>25</sup>

18 PEVSNER, 1982, p. 383

19 GROPIUS, Walter. “*The New Architecture and the Bauhaus*”, London, 1937, p.22-23.

20 FRAMPTON, 1997, p. 136

21 FRAMPTON, 1997, p. 145.

22 FRAMPTON, 1997, p. 163.

23 Quando o urbanismo se tornou uma disciplina científica.

24 “*Tornou-se difícil saber onde acaba a engenharia civil e onde começa a arquitetura.*” Cf. declaração de Matthew Digby Wyatt para o *Journal of Design*, em 1851, revelando, com certo saudosismo, que as estruturas em ferro eram verdadeiras “maravilhas do mundo” e, assim como previram outros autores, a originalidade estrutural alcançada no Palácio de Cristal ainda viria a “exercer uma forte influência no gosto nacional.” Apud. PEVSNER, Nikolaus. *Op. Cit.* p.129.

25 BORTOLOTTI, Camila. *A arte na engenharia do século XIX*. VI Encontro de Historia da Arte. UNICAMP, Sao Paulo, 2010. P.95



Somente a Handyside & Company, de Derby, foi responsável pela execução de pontes na África do Sul, Japão, Suécia, Rússia, Noruega, Austrália e Índia. A Companhia produzia peças fundidas em grande quantidade, sob a lógica padronizada e numerada de cada componente. As estruturas mais complexas eram montadas e desmontadas na fábrica, para assegurar execução rápida e correta no país de destino. Assim, de pequenas moradias até igrejas e palácios, faróis e armazéns, grande parte das estruturas em ferro pelo mundo eram manufaturadas na Inglaterra, e precisavam de bons meios de transporte para escoamento da produção.<sup>26</sup> Considerada, portanto, a “oficina do mundo” e o “paraíso de uma próspera burguesia”, a Inglaterra lançou os primeiros resultados de sua ávida produção industrial com a Grande Exibição Internacional de Londres, cuja repercussão de caráter progressista foi dominante.<sup>27</sup>

A discussão sobre a estética da máquina, por exemplo, suscitou um debate polêmico sobre os limites do uso dos ornamentos dentro da produção industrial. A apreciação estética, nesses casos, permaneceria restrita àqueles exemplares que revelassem um refinamento formal, com uma composição equilibrada nos detalhes decorativos, embora já houvesse a imitação desenfreada de um material em outro, excluindo a legitimidade e autenticidade das peças. A representação de um casamento forçado da indústria com as artes, não poderia resultar senão em peças e objetos “extraordinariamente pitorescos”.<sup>28</sup>

Quando Ruskin afirmou que “A ornamentação é o elemento principal da arquitetura (...) É aquele elemento que confere a um edifício determinadas características sublimes ou belas, mas que fora isso é desnecessário”<sup>29</sup>, marcou o início do debate sobre necessidade dos elementos decorativos em pleno século XIX.

Segundo Paim, desvinculados do conjunto artístico ao qual pertenciam e dos seus materiais, o ornamento ganhou “múltiplas e inesperadas aplicações, frequentemente



Modelos de iluminação Pública. Imagens do catálogo Cottingham Co.  
Fonte: BORTOLOTTI, Camila, p.96.

26 REYNOLDS, Donald M. *Nineteenth Century Architecture*. Cambridge: Cambridge University Press, 1992. Cap. 3 “Architecture and Technology”, p.49. *apud* BORTOLOTTI, Camila. P. 94

27 PEVSNER, Nikolaus. *Os Pioneiros do Desenho Moderno: de William Morris a Walter Gropius* Trad. João Paulo Monteiro. 3.ed. São Paulo: Martins Fontes, 2002. Cap. 5 “A Engenharia e a Arquitetura do Século XIX”, p. 27. *apud* BORTOLOTTI, Camila. P 96.

28 HUISMAN, D. & PATRIX, G. *A Estética Industrial*. Trad. Raimundo R. Pereira. São Paulo: Difusão Européia, 1967. Col. Saber Cultural. p.14. *apud* BORTOLOTTI, Camila. P. 98.

29 RUSKIN, John. *The Seven Lamps of Architecture*. New York, 1849, p.07.



combinados a outros ornamentos provenientes de épocas e culturas diversas.<sup>30</sup> Tal período é comumente chamado de Ecletismo. Com a consolidação do poder burguês, em meio ao discurso progressista da civilização industrial, havia um dilema nas discussões entre o artístico e a qualidade da produção em série, e tornou ainda mais difícil eleger, classificar ou mesmo julgar os estilos dentro do ecletismo.

Muitos produtos passaram a ser comercializados dentro de uma infinidade de estilos decorativos. Segundo Pevsner, havia uma deficiência característica do período, pois os primeiros moldadores geralmente eram excelentes artesãos mas, com a resistência dos industriais na contratação de profissionais especializados para assumir o desenho industrial, esta habilidade deixou de ser requisitada. A falta de bons artesãos na fabricação de peças fez com que a qualidade da maioria dos produtos passasse a ser supervisionada pelos próprios fabricantes, permitindo uma maior liberdade para produzir qualquer tipo de objeto, inclusive aqueles considerados de mau gosto e de qualidade ruim pelos arquitetos.<sup>31</sup>

*"(...) se tomarmos o século XIX e tentarmos destacar os melhores exemplos de arquitetura urbana de todos os períodos e de todos os países, muitas igrejas deverão ser incluídas, palácios raramente, e casas particulares obviamente; mas a grande maioria do que poderíamos selecionar seriam edifícios para órgãos governamentais, prédios municipais e, posteriormente, edifícios privados, para escritórios, museus, galerias, bibliotecas, universidades e escolas, teatros e casas de concerto, bancos e bolsas, estações ferroviárias, lojas de departamentos, hotéis e hospitais, ou seja, todas as construções executadas não*

30 PAIM, Gilberto. *A Beleza sob Suspeita - o ornamento em Ruskin, Lloyd Wright, Loos, Le Corbusier e outros*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000. p.15. apud. BORTOLOTTI, Camila. P. 101-102.

31 PEVSNER, Nikolaus. *Os pioneiros do desenho moderno: de William Morris a Walter Gropius*. São Paulo: Martins Fontes, 1995. p.33. "(...) os artistas mantinham-se afastados e o trabalhador não tinha direito de pronunciar-se sobre *matéria artística*."

*para o culto ou a ostentação, mas para o benefício e o uso diário do povo, representado por diversos grupos de cidadãos. Aqui aparece uma nova função da arquitetura, representativa da nova estratificação da sociedade. Mas o trabalho de planejar as formas para todos esses novos usos foi, com bastante frequência, anônimo, ou pelo menos assim nos parece. A biblioteca renascentista compunha-se de um grande salão de duas ou três salas. O hospital renascentista era, em planta, quase idêntico. Ambos derivavam quase sem alterações essenciais das construções monásticas da Idade Média. Agora, eram elaborados projetos de livros com sistemas de estantes; nos hospitais foram tentados grupos de enfermarias separadas e prédios separados para cada tipo de enfermidade. Para as prisões, foi criado e aceito o plano em estrela (Pentonville). Para os bancos e bolsas, o salão central coberto com vidro revelou-se a solução mais eficiente. Para museus e galerias, era essencial um sistema especialmente eficaz de iluminação; para os edifícios de escritórios, um plano térreo dos mais flexíveis, e assim por diante. Cada novo tipo de construção exigiu um tratamento específico. Mas os arquitetos de sucesso estavam muito ocupados com as novas decorações das fachadas para se darem conta disso. Sir George Gilbert Scott (1811-1878), o mais reputado dos arquitetos vitorianos, declarou que o grande princípio da arquitetura era "decorar as construções".<sup>32</sup>*

A arquitetura fabril realmente não se originou entre arquitetos; a maioria detestava o desenvolvimento industrial do período. Eles não percebiam que, apesar de a Revolução Industrial ter "destruído" um padrão de beleza já estabelecido, também criava oportunidades para um novo tipo de beleza e de ordem, e que poderia abrir espaço para a

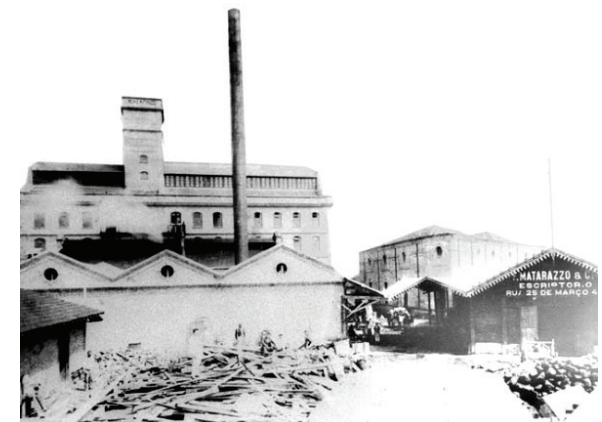
32 PEVSNER, Nikolaus. *Panorama da arquitetura ocidental* - São Paulo: Martins Fontes, 2002. P. 396,397.



criação de novos materiais, novos processos de fabricação e daria margem para o planejamento arquitetônico em larga escala.

*“Os novos materiais, como o ferro e o aço já vistos, tornaram possíveis construções mais altas, a construção de vãos muito mais amplos do que até então e o desenvolvimento de plantas baixas mais flexíveis. O vidro, em combinação com o ferro e o aço, permitiu aos engenheiros construir tetos e paredes inteiramente transparentes. O concreto armado, introduzido no final do século, combinou a resistência à tração do ferro com a resistência à compressão da pedra. Os arquitetos pouco sabiam sobre essas coisas, e relegaram-nas aos engenheiros. Por volta de 1800, em função da crescente divisão de especializações, o trabalho do arquiteto, e o do engenheiro passaram a constituir profissões independentes, requerendo formação diferenciada. Os arquitetos aprendiam nos ateliês dos arquitetos mais velhos e em escolas de arquitetura, até que se estabelecessem na prática, executando as tarefas que os arquitetos do rei realizavam no século XVII, sendo que agora trabalhavam principalmente para clientes particulares e não mais para o Estado. Os engenheiros eram treinados em faculdades especiais da universidade (na França e Europa Central) ou em universidades técnicas especiais. Os mais perfeitos exemplos da primeira arquitetura em ferro, as pontes pênséis, tais como a Clifton Bridge, de Brunel, projetada em 1829-1831 e iniciada em 1836, são obras de engenheiros e não de arquitetos.”<sup>33</sup>*

No Brasil, a partir de 1870, São Paulo se destacou na industrialização e na instalação das ferrovias. Os imigrantes que vieram trabalhar nas fábricas e ferrovias colaboraram na disseminação de técnicas construtivas, sobretudo na utilização do tijolo nas construções, até então pouco empregado no Brasil. Também trouxeram novas formas de utilização do espaço e novos programas de necessidades para os edifícios de uso industrial. Tais inovações foram reproduzidos em outras cidades brasileiras, em todas as regiões, com algumas adaptações e especificidades.



Moinho Matarazzo no início de 1900. Fonte: [http://cdcc.usp.br/ciencia/artigos/art\\_23/sampa.html](http://cdcc.usp.br/ciencia/artigos/art_23/sampa.html)

33 PEVSNER, Nikolaus. P. 403. “As mais antigas pontes pênséis são chinesas. As mais antigas da Europa foram construída inicialmente na Inglaterra, por volta de 1740. A primeira ponte de ferro - não com o princípio de suspensão - é a *Coalbrookdale Bridge*, na Inglaterra, 1777-1781. As possibilidades da ponte pênsil foram percebidas primeiramente nos Estados Unidos por James Finley, que construiu várias delas a partir de 1801, tendo a mais comprida um vão de aproximadamente 100 metros. Na Inglaterra, a *Menai Bridge*, de Thomas Telford, 1815, é o primeiro grande exemplo.”





Foi predominante a influência italiana na arquitetura do período, o que não surpreende, já que os imigrantes italianos representavam 75% dos pedreiros e quase a totalidade dos mestres-de-obras em atividade em São Paulo.

*“As técnicas italianas começaram a dominar a cidade durante as primeiras décadas de sua expansão eram bem distintas daquelas dos pedreiros portugueses, que implantavam seu estilo no Rio, ao longo do litoral e em outras regiões. Os italianos preferiram, por exemplo, os alicerces de tijolo aos de pedra, e na carpintaria usavam pregos ao invés de parafusos, o que tinha o efeito de mudar as possibilidades estruturais de certas madeiras.”<sup>34</sup>*

Em complexos industriais em todo o país, o tijolo aparente foi muito utilizado nas fábricas, habitações para operários, igrejas e demais edifícios, tanto nas fachadas com nos interiores. O mesmo se deu com o ferro, usado em elementos estruturais e em componentes do sistema hidráulico, como tubulações e calhas.

*“Testemunhando o estreitamento das relações comerciais e culturais com os países industrializados, é possível identificar claramente, na forma das fábricas e dos núcleos fabris e vilas operárias analisadas, soluções que denunciam influências europeias, sobretudo inglesas, expressas em diversos aspectos. Um deles diz respeito às semelhanças entre prédios fabris e modelos ingleses, expressas em grandes fachadas em tijolo aparente, imensas chaminés, e uso do ferro nas estruturas de pisos e cobertas, embora se diferenciando desses modelos por limitar-se, usualmente, a um ou dois pavimentos. No que se refere às vilas e núcleos fabris, as aproximações com os modelos ingleses referem-se à difusão do uso de tijolo aparente; à ocorrência de sobrados inspirados nas tenement-houses (em Votorantim, em Marzagão, na Vila Boa Viagem, na Vila Boyes e na Vila Cerealina); às semelhanças entre os “quintalões” coletivos das vilas operárias da Brasital em Salto e os allotments dos núcleos fabris ingleses do final do século XIX e início do XX; e à adoção, em igrejas, de soluções que remetem a projetos britânicos do século XIX, baseados em motivos do gótico e do românico e na ideia de simplicidade.”<sup>35</sup>*



Moinho Matarazzo. Foto: Angela Rodrigues, 2009.



Fábrica Matarazzo. Foto: Angela Rodrigues, 2009.

34 LEMOS, Carlos A. C. *Alvenaria Burguesa: Breve história da arquitetura residencial de tijolos em São Paulo a partir do ciclo econômico liderado pelo café*. São Paulo, Nobel, 1989, p.16.

35 CORREIA, Telma. *Ornato e despojamento no mundo fabril*. Anais do Museu Paulista. vol.19 no.1 São Paulo, 2011. P. 6



As influências citadas se destacam nos projetos de prédios fabris, muitas vezes projetados por engenheiros ligados a empresas inglesas.<sup>36</sup> Quanto aos edifícios relacionados com a vida cotidiana, as semelhanças com modelos europeus destacam-se, por exemplo, nas vilas operárias, pois alguns dos projetos eram elaborados por engenheiros ou arquitetos.<sup>37</sup>

*“Entretanto, as vias de contato com a Europa - e, em particular, com a Inglaterra - envolviam também viagens de industriais, em visita a fábricas e a exposições industriais, como testemunham os casos de Luis Tarquínio e Delmiro Gouveia, além dos intercâmbios desses industriais - que às vezes eram também engenheiros, como Carlos Alberto de Menezes - com indústrias europeias, e a vinda frequente de técnicos especializados europeus para trabalhar nas indústrias.”<sup>38</sup>*

No Brasil, alguns dos materiais, como vidro, cal, tijolos e areia, já eram produzidos próximos às cidades, enquanto outros, como o ferro, eram importados. Porém, no período após a Primeira Guerra Mundial, a importação de materiais de construção passou por dificuldades. Assim, a partir da década de 1920, o uso do concreto armado<sup>39</sup> se expandiu como nova técnica construtiva, principalmente na cidade de São Paulo, introduzido por profissionais especializados contratados para trabalhar em fábricas e ferrovias no Brasil.

Dentro das escolas de engenharia, foram criados setores interessados

36 Por exemplo, as fábricas ligadas às vilas de Bangu, Boa Viagem, Maria Zélia e Brasilat.

37 Como a Vila Maria Zélia, a Vila Boa Viagem e a Vila Cerealina.

38 CORREIA, Telma. 2011, p. 08

39 “A primeira obra devidamente documentada em São Paulo é descrita na revista Polytechnica, nº 31/32, de 1910, em artigo intitulado “Concreto Armado em Socorro”. O autor deste projeto foi o engenheiro Guilherme E. Winter junto com Ernesto Chagas. Por ser uma obra pioneira, todos os cuidados foram tomados seguindo rigorosamente as mais recentes especificações e recomendações estrangeiras da época. Classificando-se, portanto, como concreto armado com o sentido que hoje se lhe dá.” ANDRADE, Paulo Henrique. *Evolução do Concreto Armado. Monografia de Engenharia*. Universidade Anhembí Morumbi, São Paulo, 2006, p. 27

na pesquisa de materiais brasileiros, como cimento e cal. Em meados de 1912, a Escola Politécnica de São Paulo já tinha iniciado a análise de metais, tendo em vista o emprego de barras de aço no concreto armado. Em 1917 também foi fundada a Companhia Siderúrgica Belgo-Mineira, com o objetivo de produzir aço em escala industrial, o que ampliou o uso do concreto armado nas construções paulistanas, e logo depois em outros Estados brasileiros. O concreto armado começou a se firmar como o sistema estrutural mais adequado sob as fachadas ornamentadas de acordo com o gosto de seus construtores, substituindo as estruturas de ferro, geralmente importadas.<sup>40</sup>

Enfim, assim como na Europa, o Brasil avançou na arquitetura e engenharia quando foram introduzidos e assimilados os materiais industriais que permitiram experimentar as novas tecnologias da construção. A criação dos galpões e demais edifícios fabris baseados nas estruturas em ferro e o novo uso dos tijolos deram o primeiro passo para distanciar a tradição arquitetônica das referências estéticas clássicas. Assim, abriu-se o caminho para a revolução que viria a seguir, com o concreto armado e o desenvolvimento de novas experiências arquitetônicas, que constituíram um repertório alternativo às tradicionais soluções plásticas, como destacou Benevolo.<sup>41</sup>

### 2.1.2 - Arquitetura Ferroviária

Com o desenvolvimento industrial europeu, as ferrovias passaram a atender à crescente necessidade de transporte de cargas, matérias-primas e escoamento de produção. Pelas suas especificidades, novas técnicas foram exploradas para a construção de pontes, viadutos e túneis, o que contribuiu para a evolução das técnicas construtivas, usando materiais industriais como o ferro e o concreto.

40 RODRIGUES, Angela Rosch. *Fábrica e ideologia: o desenvolvimento do pensamento moderno e a arquitetura industrial na cidade de São Paulo (1889 a 1930)* Fonte: <http://www.mackenzie.br/dhtml/seer/index.php/cpgau/article/viewFile/Rodrigues.2011.2/585>.

41 BENEVOLO, Leonardo. 2004. p. 221.



Tais projetos demandavam profissionais com especialização, e havia poucos com tal perfil. Era comum que as companhias tivessem equipes de engenheiros contratados com exclusividade, responsáveis pelo projeto de todas as estruturas ao longo das linhas e pela solução de desafios, como a cobertura de grandes vãos, em vários tipos de edifícios característicos das ferrovias. Novamente, o foco nos projetos era manter funcionalidade, economia e rapidez, alcançados através da racionalização espacial e do uso de materiais pré-fabricados, que permitiam execução em tempo reduzido.

Os primeiros complexos foram destinados ao transporte de matérias-primas e de produção, aproveitando a mão de obra empregada na operação das linhas e nos procedimentos de carga e descarga. Semelhante a outros complexos industriais, ali foram concentrados edifícios como armazéns, escritórios, oficinas e equipamentos relacionados à operação e ao abastecimento das composições. Com o aumento do número de linhas e do volume de carga, os espaços necessários para essas atividades tornaram-se cada vez maiores, e os edifícios passaram por sucessivas ampliações e reconstruções.<sup>42</sup>

Era preciso administrar novas funções e necessidades diferentes, com técnicas e materiais novos. Não havia referências na arquitetura produzida anteriormente, e então, passou um bom tempo até se chegar a soluções relativamente satisfatórias e maduras. As novas funções exigiam dos projetistas constantes revisões de programa e partido.

Para difundir boas práticas entre os profissionais, em meados do século XIX, começaram a ser publicados tratados sobre o assunto. Um dos primeiros textos foi publicado na França, em 1843: o *Portefeuille de l'Ingenieur des Chemins de Fer*, de Auguste Perdonnet e Camille

42 FINGER, Anna Eliza. *Um século de estradas de ferro - Arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957*. Tese de Doutorado. UnB, Brasília, 2013. P. 165

Polonceau, que depois foi revisado e republicado em 1866<sup>43</sup>, sob o título de *Nouveau Portefeuille de l'Ingenieur des Chemins de Fer*. Essa versão revisada incorporou novas funções e aumento da área necessária para cada atividade. Na mesma época, foram produzidos vários outros textos que abordavam todas as especificidades técnicas das estradas de ferro, desde o traçado das linhas, a escolha das bitolas e o maquinário, até a arquitetura dos edifícios. Um exemplo nesse sentido foi o *Traité Élémentaire des Chemins de Fer*, também de Auguste Perdonnet, de 1856, com revisões em 1858 e 1860.<sup>44</sup>

Louis Cloquet, em seu *Traité d'Architecture* (1898),<sup>45</sup> dedicou um capítulo do seu livro à sistematização dos complexos ferroviários e seus edifícios, dando algumas diretrizes sobre os fluxos e as atividades desenvolvidas em cada programa, e também sobre estética e técnicas construtivas.

A partir do crescimento e reequipamento de muitas *stations*, e com a agregação de novas funções ou incorporação de outras antes dispersas em edifícios separados, os termos *gare* e *station* passaram a se equivaler. No Brasil, comumente se utiliza o termo “estação” para definir o edifício destinado às funções de passageiros, *gare* para designar a cobertura das plataformas, e “complexos” ou “pátios” para definir todo o conjunto de edifícios destinados ao atendimento das funções ferroviárias. Tal

43 Na primeira versão os autores julgavam suficientes 2 a 3 hectares para a construção de um complexo ferroviário, mas na revisão publicada em 1866 essa recomendação foi revisada, pois já havia complexos bem maiores construídos em Paris, como a *Gare du Nord*, com cerca de 7 hectares, e a *Gare l'Est*, com mais de 34 hectares. PERDONNET e POLONCEAU, p. 35. *apud* FINGER, Anna Eliza. P. 167

44 O autor analisou e comparou principalmente complexos ferroviários ingleses e franceses, mas também belgas, alemães, americanos e de diversos outros países, estudando desde o traçado das vias, as técnicas de implantação dos trilhos, as bitolas e o material rodante, até a implantação dos edifícios, sua relação à linha, funcionalidade e aspectos arquitetônicos, apresentando inclusive plantas de implantação e plantas baixas dos edifícios, dando diretrizes para sua organização interna e descrevendo os elementos e funções indispensáveis que deveriam contemplar. PERDONNET & POLONCEAU, p. 35. *apud* FINGER, Anna Eliza. P. 168

45 CLOQUET. *apud* FINGER, Anna Eliza. P. 169 “Quanto a esse texto é importante ressaltar que, quando foi publicado, já havia um considerável acervo edificado, com soluções de implantação e distribuição interna variadas.”



nomenclatura variava de acordo com a localidade onde estavam inseridos.<sup>46</sup>

A partir da década de 1830, com a incorporação do serviço de passageiros e de funções administrativas, os complexos ferroviários passaram exercer atividades distintas, que podem ser agrupadas em quatro tipos principais: 1) Transporte de passageiros: embarque e desembarque, bilheteria, sala de espera, despacho de bagagens e, mais tarde, restaurantes, hotéis, entre outras; 2) Transporte de cargas: espaços de carga e descarga, armazéns e depósitos; 3) Manutenção e operação: oficinas, abrigos para locomotivas e vagões, caixas d'água, armazenamento de combustíveis - carvão, madeira, óleo, etc -, equipamentos de sinalização, guias e monta-cargas, etc.; 4) Atividades administrativas dos edifícios e da linha: escritórios, almoxarifados, dependências de funcionários, etc.

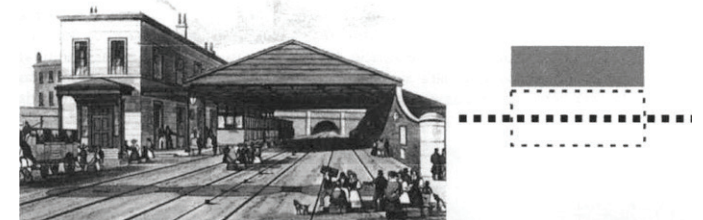
Segundo Perdonnet<sup>47</sup>, a depender do local de implantação, da importância em relação à linha e dos serviços que concentravam, os complexos ferroviários poderiam ser divididos em **terminais** (ou de extremidade), **intermediários** (ou de passagem) e de **entroncamento** (ou ramificação), assim organizados:

- Complexos terminais: edifícios para atender aos passageiros, com bilheteria, salas de espera, sala para despacho e retirada de bagagem e outras atividades acessórias; armazéns para mercadorias situados próximos ao edifício destinado aos passageiros; edifícios para abrigo de locomotivas e vagões; reservatórios de água e guias hidráulicas para alimentação de locomotivas; escritórios para administração da Companhia e, por vezes, ateliês e oficinas de reparação.
- Complexos intermediários: divididos de maneira hierárquica conforme a importância da localidade, diferindo em porte e serviços oferecidos.
- Complexos de entroncamento: situados no cruzamento entre duas ou mais linhas.

Entre as tipologias mais estudadas e detalhadas pelos pesquisadores, estão as estações de passageiros, os armazéns, edifícios para abrigo, oficinas, caixas d'água e depósitos. Destacaremos resumidamente alguns detalhes sobre cada uma delas.

## Estações

Inicialmente foram usadas para escoamento dos bens produzidos pelas fábricas. Porém, com a incorporação do transporte de passageiros foi necessário concentrar os novos serviços em outro edifício: bilheteria, espera, despacho de bagagem, embarque e desembarque, entrega



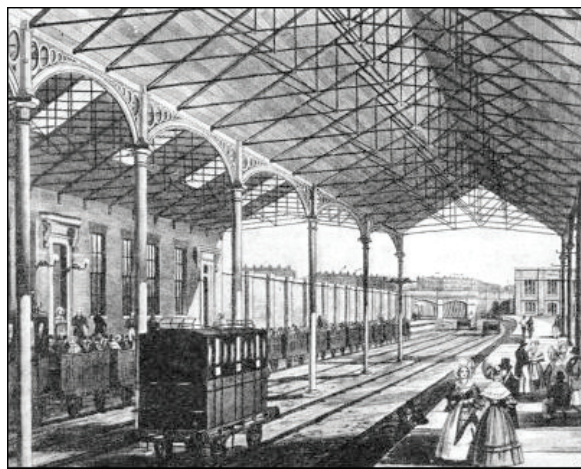
BURY (1833), Railway Office; Liverpool. Primeira estação de passageiros documentada pela historiografia, cujas características se tornaram cânones para os projetos seguintes. E, esquema de implantação da Crown Street Station. Fonte: Finger, Anna. P. 175.

46 KÜHL, Beatriz. 2008, p. 138-139.

47 PERDONNET, 1860. *apud* FINGER, Anna. 2013, P. 171.



Euston Station (1835-1840), primeira estação construída em Londres.  
Fonte: FINGER, Anna Eliza. 2013 P. 173.

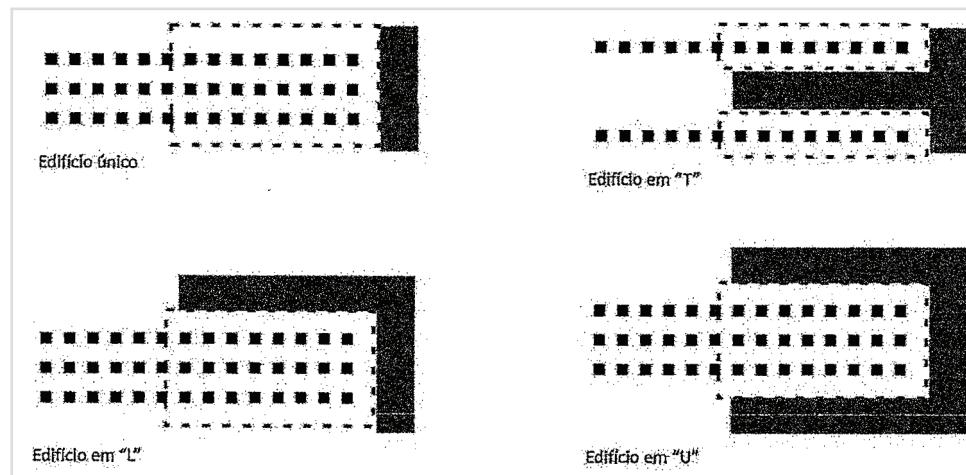


Euston Station (1835-1840), cobertura metálica sobre as plataformas, projetada pelo engenheiro Charles Fox. Fonte: Finger, Anna Eliza. 2013 P. 173.

de bagagem e alfândega. Posteriormente, passaram a abarcar também funções auxiliares como, hotel, restaurante, correio, polícia, etc., além de funções administrativas da estação, tornando-se o ponto focal dos complexos ferroviários. Tais atividades eram agrupadas de acordo com a funcionalidade: um bloco principal para atividades relacionadas aos passageiros e à administração, e plataformas de embarque e desembarque paralelas à linha férrea.<sup>48</sup>

Os edifícios que abrigavam os serviços para passageiros eram, geralmente, de alvenaria, em linguagem anterior ao período, e pouco se relacionava com a cobertura, a exemplo da *Euston Station* (1835-1840), primeira estação construída em Londres. O conjunto foi demolido em 1962.<sup>49</sup> Seu bloco principal era completamente distinto da cobertura metálica sobre as plataformas, projetada pelo engenheiro Charles Fox. Apesar de sua arquitetura de fachadas ecléticas não ser exatamente de caráter industrial ou ferroviário, o modelo de disposição dos edifícios merece destaque. Sua estação terminal contava com duas plataformas distintas para chegada e partida, bem como edifícios individuais para esses serviços em cada lado da via, unidos por um bloco principal disposto perpendicularmente à linha. Assim, a implantação da *Euston Station* tornou-se referência para estações terminais ao redor do mundo, e o partido adotado para a *Crown Street Station* serviu de modelo para as estações intermediárias.

Os modelos das estações a partir de então, com implantações “unilaterais”, “bilaterais”, “de retorno”, “em ferradura” ou outros, nada mais eram do que aprimoramentos dos partidos



Edifício “único”; em “T”; em “L”; em “U” – Fonte: Finger, Anna Eliza. P. 181

48 PEVSNER, 1982, p. 273.

49 KUHL, Beatriz. 2008, P. 38



apresentados em *Crown Street* e *Euston Station*.

A maioria delas, no entanto, mantinham ainda o mesmo tipo básico de implantação desenvolvido para as estações terminais, com o edifício principal perpendicular às vias.

Seguem abaixo os principais esquemas de implantação das estações terminais:

Outras variações foram aplicadas, por exemplo, na "primeira *Gare du Nord* (1845-1846), em Paris, de F. Léonce Reynaud, na *Gare de Montparnasse* (1850-1852), também em Paris, de Victor Lenoir, e na *Gare de Lyon-Perrache* (1855), em Lyon, de Alexis Cendrier, além de outras em cidades como Berlim, Turim, Milão, Roma, etc".<sup>50</sup>

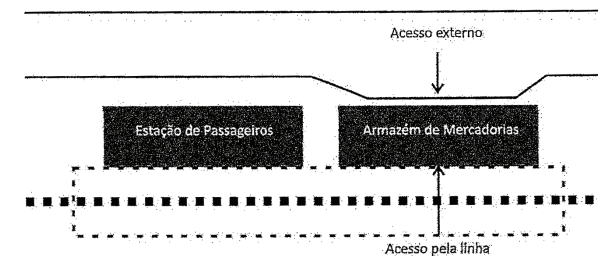
### Armazéns para mercadorias

Os Armazéns eram espaços destinados a armazenar as mercadorias que seriam transportadas ou que chegavam pelos trens até que seus destinatários, poderiam se tratar de apenas um galpão retangular que deveriam ser dispostos paralelamente à via, de forma que as composições pudessem parar próximas a ele e facilitar a descarga, sua disposição não poderia ser perpendicular à linha. Era recomendado ainda que no lado oposto à via, houvesse um estacionamento por onde os automóveis pudessem se aproximar para fazer o carregamento.<sup>51</sup>

### Oficinas

Dentre os edifícios ligados à operação das linhas estavam os destinados ao abrigo para composições - seja durante atividades de reparo, manobra - ou apenas depósito. Esses poderiam estar dispersos ao longo da linha, ou concentrados em um único ponto, em alguns casos se equiparando a grandes complexos industriais, como o da *Compagnie du Nord*, construído em Hellemmes em 1880 perto de Lille, com 35 mil metros quadrados e que contaria com espaços equipados para montagem, forja, pintura e marcenaria.<sup>52</sup>

Os edifícios destinados ao abrigo de vagões, por vezes com dois pavimentos, "(...) consistem muito frequentemente em simples hangares, que contém por vezes oficinas para manutenção de

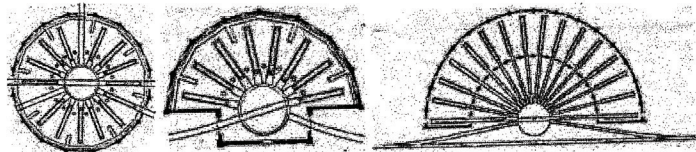


Acesso pela linha - Esquema de implantação e acessos dos armazéns de mercadorias. Fonte: Finger, Anna Eliza. P. 185

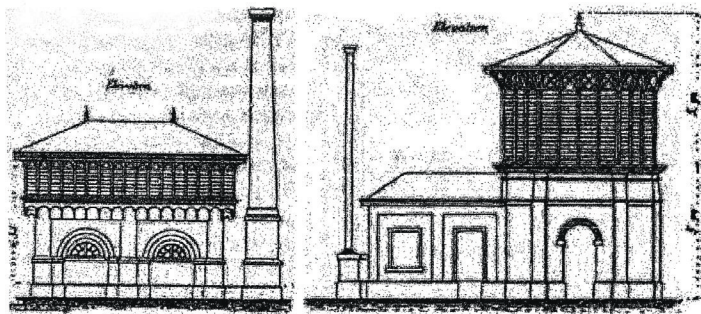
50 KÜHL, 2005, op. cit., p. 61.

51 CLOQUET. *apud* FINGER, Anna Eliza. P. 185

52 KÜHL, 2005, p. 65



Croqui esquemático das rotundas. Fonte: Finger, Anna Eliza. P. 185



Dois modelos de reservatório de água, um retangular e um circular. Detalhe para a chaminé do sistema de aquecimento de água. Fonte: Finger, Anna Eliza. P. 187

*estofados, marcenaria e pintura*.<sup>53</sup> Os abrigos de locomotivas demandavam mais atenção. Os mais antigos possuíam forma retangular, necessitando maquinário especial para a manobra dos veículos, mas com o desenvolvimento de equipamentos que permitiam girar as locomotivas sobre um eixo, surgiram os partidos circulares (denominados “rotundas”), semicirculares ou em “ferradura”, com baias dispostas em forma de leque onde eram abrigadas as locomotivas, e “giradores” instalados ao centro. Esses partidos tinham a vantagem de poder ser ampliados de forma concêntrica para o armazenamento de quantos veículos fosse necessário.<sup>54</sup>

Segundo Kühl,<sup>55</sup> uma das primeiras experiências dessa tipologia, uma rotunda construída nos arredores de Paris em 1839, teria inicialmente apenas 37 metros de diâmetro, sendo ampliada na década de 1890 e chegando a cerca de 90 metros, podendo abrigar 54 locomotivas distribuídas em 36 vias.

### Caixas de água, depósitos de carvão e outros edifícios

Dentre os edifícios auxiliares ao funcionamento dos complexos ferroviários, os reservatórios de água e os depósitos de carvão eram fundamentais para o funcionamento das locomotivas a vapor, que deveriam estar localizados próximos às vias para facilitar o abastecimento dos vagões reservatório. No caso dos depósitos de carvão, deveriam ainda estar situados em locais de fácil acesso para a chegada e descarregamento dos veículos. Quanto aos reservatórios de água, estes deveriam estar próximos aos edifícios de manutenção, pois atenderiam também aos trabalhos cotidianos.

As linhas também contavam com outros equipamentos auxiliares, como casas de máquinas, cabinas de sinalização, passarelas, postos telegráficos, entre outros, mas que assim como os reservatórios de água e depósitos de carvão, não seguem padrões pré-estabelecidos em relação à sua concepção arquitetônica, variando em relação à forma (circulares, octogonais, retangulares), materiais (como pedra, tijolo ou ferro), e linguagem estilística.<sup>56</sup>

53 PERDONNET, 1860, op.cit. p. 44. *apud* FINGER, Anna Eliza. P. 185

54 *Ibid.*, p. 46. Perdonnet comparou ainda os custos de construção de cada tipo de edifício (retangulares, circulares, semicirculares e em ferradura), sua capacidade de armazenamento, o terreno necessário para sua implantação, a segurança, entre outros aspectos. *Ibid.*, p. 48-51. *apud* FINGER, Anna Eliza. P. 186-187

55 KÜHL, 2005 p. 64-65.

56 FINGER, Anna Eliza. P. 187



### Edifícios residenciais

Inicialmente, os edifícios residenciais eram construídos ao longo das linhas para abrigar os guardiões das passagens de nível e que, por esse motivo, eram implantadas próximas a esses equipamentos. Tais casas teriam sido construídas com grandes dimensões e o custo era alto. Com o aumento no número de linhas e, conseqüentemente, de passagens de nível, aumentou também a demanda pela construção de residências para esses técnicos, que foram simplificadas para baratear seu custo. Em diversos casos foram construídas vilas inteiras para abrigar funcionários ligados às ferrovias, situadas principalmente junto aos grandes complexos, que apresentavam características idênticas às vilas industriais construídas no mesmo período.<sup>57</sup> Veremos mais adiante as similaridades e especificidades na habitação operária fabril e ferroviária.

### Materiais utilizados

A arquitetura ferroviária, ainda na década de 1830 na Europa, já incorporavam os materiais industriais, naquele período a maioria era formado por um bloco em alvenaria, onde concentrava as funções “sociais” e administrativas. A cobertura para as plataformas, inicialmente empregava materiais tradicionais como madeira e telhas cerâmicas, mas posteriormente deu espaço à tecnologia para vencer grandes vãos com estruturas em ferro.

No entanto, para agregar as novas funções, e contemplar o aumento no volume de carga, de passageiros e as novas linhas construídas, as frequentes reformas, ampliações e reconstruções fizeram uso de novos materiais industriais. Por ter baixo custo e rapidez na utilização, o tijolo foi usado em larga escala. Os tijolos eram empregado edifícios sociais, podendo ser recoberto por revestimento em argamassa, ou deixado exposto.

A cobertura para as plataformas também passou a ser prevista

desde a concepção do projeto, e com a utilização do ferro e permitindo experimentações estruturais ousadas. Em meados do século XIX a técnica de utilização do ferro em grandes estruturas sem apoios intermediários começou avançou bastante. Muito empregada em pontes e viadutos, sendo adotada também nas plataformas das estações ferroviárias, pois permitia maior fluidez no espaço e melhores condições de circulação de passageiros e carga.

No Brasil o modelo europeu foi assimilado e adaptado às condições locais. A ferrovia teve papel decisivo como elemento indutor na localização de diversos conjuntos industriais, orientando e organizando os caminhos da industrialização. Os terrenos próximos às ferrovias, contribuíam para a ocupação das indústrias, pois possibilitavam ampliações futuras e desvios ferroviários para dentro dos conjuntos ajudando no escoamento da produção.

As estações ferroviárias, como pontos de convergência de produtos e pessoas, tiveram repercussão no povoamento e na valorização de muitas regiões do país, e atraíram muitos trabalhadores. Com o crescimento da mão de obra, houve a fixação do operariado nas imediações das indústrias e ferrovias. As estradas de ferro influenciaram a formação e localização de parques industriais, surgiram núcleos chamados de bairros ou vilas operárias e ferroviárias, a partir de alguns dessas regiões, surgiram ou cresceram muitas cidades. A vinda de mestres de obra, pedreiros, engenheiros, arquitetos, influenciou no uso de novas técnicas e novos materiais.

57 FINGER, Anna Eliza. P. 188.





## 2.2 - A HABITAÇÃO NO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL

### 2.2.1 - As Vilas Operárias

Os horrores das habitações da classe trabalhadora podem parecer óbvios atualmente, mas o processo de melhoria dessas condições foi muito lento. As massas populares sempre foram de pouco interesse para engenheiros e arquitetos. No fim do século XIII e na primeira metade do século XIX, os proprietários de cortiços pouco se importavam com projetos arquitetônicos. Na Europa, cobrava-se dos empreiteiros que realizassem a coisa mais simples possível: uma versão simplificada das casas em estilo georgiano, geminadas e de alvenaria. Edifícios públicos, como igrejas ou escolas, não faziam parte dos conjuntos habitacionais em série. Eram implantados apenas posteriormente, como resultado da benevolência de algum particular ou da intervenção institucional.<sup>58</sup>

Para compreendermos melhor a configuração espacial das vilas operárias, precisamos conhecer os conceitos e filosofias que influenciaram sua concepção arquitetônica e urbanística. É necessário entender de onde surgiram os elementos de controle e dominação traduzidos na conformação do espaço das vilas operárias.

#### A Vila operária, uma materialidade conceitual

O modo de produção capitalista sustenta-se nos dois pilares da dominação do capital sobre o trabalho: A propriedade dos meios de produção; O controle real sobre o processo de produção.

Tais princípios existentes no ambiente de produção ultrapassaram os portões da fábrica e se refletiram nas atividades extra-fabris dos operários, de maneira que a figura da empresa ampliava sua presença e recriava sua forma de dominação e controle.

O Brighton Labour Process Group<sup>59</sup>, ao analisar o processo de trabalho capitalista, identificou três características básicas na organização do mesmo. São elas:

- (a) a divisão entre trabalho intelectual e manual;
- (b) a fragmentação/desqualificação do trabalho;
- (c) o controle hierárquico.

Uma característica da desqualificação é a troca da relação trabalhador/ferramenta pela relação trabalhador/máquina. Em última instância, significava a substituição do artesão pelo operador de máquina.

Através da hierarquia, com o estabelecimento das relações de poder, são regulados os princípios de classificação por intermédio da conservação ou mudança do grau de isolamento que separava uma categoria da outra.

Foi por intermédio do critério de disciplina que o capital definiu regras no processo de produção, podendo alocar tarefas, impor velocidades e punir a má qualidade do trabalho.

*“A disciplina não pode se identificar com uma instituição nem com um aparelho; ela é um tipo de poder, uma modalidade para exercê-lo, que comporta todo um conjunto de instrumentos, de técnicas, de procedimentos, de níveis de aplicação, de alvos; ela é uma física ou uma anatomia do poder, uma tecnologia”.*<sup>60</sup>

Mas, como utilizar a experiência extraída dos estudos de Michel Foucault sobre o poder e aplicá-los às Vilas Operárias? O próprio Foucault responde esta questão, dizendo que

*“Se uma outra coisa (em termos de abordagem ou de método) que acreditei poder utilizar na psiquiatria, na penalidade, na história natural pode lhe servir, fico satisfeito. Se forem*

58 RYKWERT, Joseph. 2004, P. 107

59 BRIGHTON LABOUR PROCESS GROUP. *O processo de trabalho capitalista*. In Silva, Tomaz T. da (org.) Trabalho, Educação e Prática social - Por uma teoria da formação humana. Porto Alegre: Ed. Artes Médicas, 1991. P.32

60 FOUCAULT, Michel. *Vigiar e punir*. Petrópolis - RJ. Ed. Vozes, 1993. p. 189.



*obrigados a recorrer a outros ou a transformar os meus instrumentos, mostrem-me porque também poderei lucrar com isso”.*<sup>61</sup>

É preciso destacar que quando Foucault definiu uma nova conceituação de poder os seus estudos faziam parte de uma pesquisa sobre a história da penalidade, dos sistemas prisionais. O autor definiu este tipo específico de poder como “disciplina” ou “poder disciplinar”. Ou seja, a disciplina age como uma rede que permeia todo o aparelho produtor de poder e que atua sobre os indivíduos enclausurados. Ela é uma técnica, um instrumento de poder.

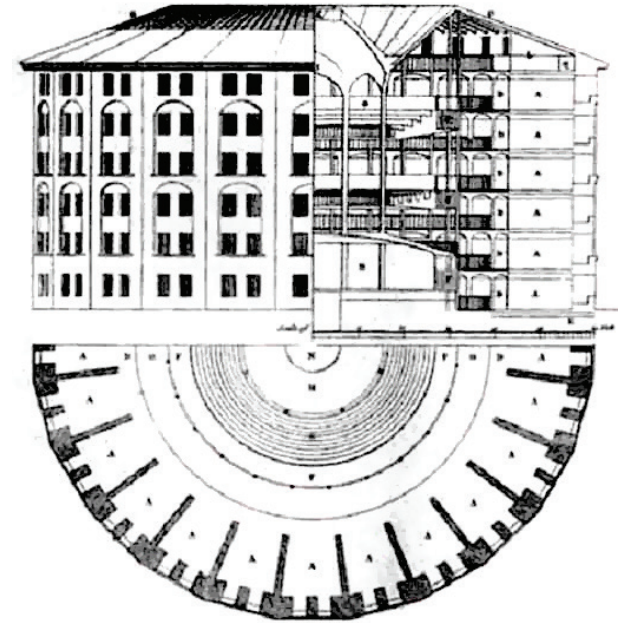
O importante na vigilância é que seja contínua e permanente sobre os indivíduos a ela expostos. Há o exemplo do Panóptico de Bentham, com o conceito de olhar invisível, segundo o qual deve ser possível ver tudo, durante todo o tempo, mas sem ser visto.

Nas primeiras fábricas, os instrumentos dessa vigilância eram os mestres e contramestres. À medida que o aparelho de produção se tornou mais complexo, aumentou o número de operários e a divisão do trabalho. Para manter a vigilância, funções de controle das operações de produção passaram a fazer parte do processo.

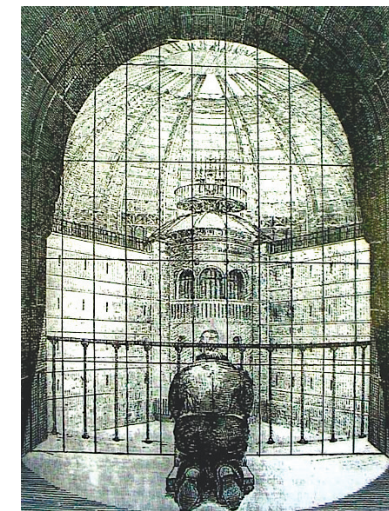
No final do século XVII, o sistema de aprisionamento na Europa era chamado de Panoptismo. A arquitetura e a filosofia desse sistema de controle influenciou o pensamento dos “pré-urbanistas progressistas”, quando começaram a criar soluções para a cidade industrial e seus trabalhadores. Esse sistema influenciou também a forma de os governos administrarem e controlarem suas cidades. A filosofia do Panóptico era induzir as pessoas da cidade ou os detentos das prisões a um estado consciente e constante de visibilidade.

*“The Panopticon is a type of prison building designed by English philosopher Jeremy Bentham in the late eighteenth century, 1791. The concept of the design is to allow an observer to observe (-opticon) all (pan-) prisoners without the prisoners being able to tell if they are being observed or not, thus conveying a “sentiment of an invisible omniscience.” In his own words, Bentham described the Panopticon as “a new mode of obtaining power of mind over mind, in a quantity hitherto without example”.*<sup>62</sup>

Traduzindo esse conceito em arquitetura, analisemos o Panóptico de Bentham. É uma espécie de



Panóptico de Bentham, planta circular, celas voltadas para a torre central de vigilância constante. Fonte: Michel Foucault, *Vigiar e Punir*, p.44



Projeto de uma penitenciária, 1840, nos princípios do panoptismo. Um detento em sua cela, rezando diante da torre central. Fonte: Michel Foucault, *Vigiar e Punir*, p.47

61 FOUCAULT, Michel. 1993. p. 127.

62 BENTHAM, Jeremy. *The Panopticon Writings*, London: Verso, 1995, pg.95. Tradução livre : O Panoptico é um tipo de edifício projetado para o sistema prisional pelo filósofo inglês Jeremy Bentham no fim do século XVIII em 1791. O conceito do projeto é permitir que um observador veja todos os prisioneiros sem que sejam capazes de dizer se estão ou não sendo observados, convergindo em um “sentimento de onisciência invisível”. Em outras palavras, Bentham descreve o Panoptico como “uma nova forma de obter poder mental sobre a mente”.



prisão, circular, com uma torre no centro, as celas ao redor da torre, também em forma circular. A torre é vazada por largas janelas que se abrem para a face interna do anel. O anel é dividido em várias celas. Cada uma possui janelas para o interior e para o exterior, o que possibilita, pelo efeito da luz, perceber, da torre, qualquer movimento do detento.

*"A plena luz e o olhar de um vigia captam melhor que a sombra, que finalmente protege. A visibilidade é uma armadilha...O Panóptico é uma máquina de dissociar o par ver e ser visto: o anel periférico, se é totalmente visto, sem nunca ver; na torre central, vê-se tudo, sem nunca ser visto."*<sup>63</sup>

A partir desse sistema do Panóptico, o panoptismo passou a ser também uma nova modalidade de disciplinamento, tendo seus conceitos aplicados em escolas, hospitais, e, provavelmente, nas soluções fabris e operárias.

*"A finalidade prescrita ao ensino primário será, entre outras coisas, "fortificar", "desenvolver o corpo", dispor a criança "para qualquer trabalho mecânico futuro", dar-lhe "uma capacidade de visão rápida e global, uma mão firme, hábitos rápidos. "As disciplinas funcionam cada vez mais como técnicas para fabricar indivíduos úteis."*<sup>64</sup>

Foucault entende que a disciplina, ao distribuir os indivíduos no espaço, se utiliza de várias técnicas:

(1) **A cerca**, definida como "a especificação de um local heterogêneo a todos os outros e fechado em si mesmo".<sup>65</sup> A evolução, desde a manufatura e oficinas até a fábrica, imprimiu ao processo produtivo não só uma mudança na escala do espaço ocupado como também um novo tipo de controle. Ao concentrar as forças de produção num único recinto, pretendia-se não só retirar delas o máximo de utilidade, como também anular toda e qualquer manifestação de resistência de luta;

(2) O princípio de **quadriculamento individualizante**, ou de **localização imediata**. "Cada indivíduo no seu lugar; e em cada lugar, um indivíduo".<sup>66</sup> O espaço disciplinar estabeleceu uma correspondência na divisão entre parcelas e corpos ou elementos. Esta estratégia visava estabelecer as presenças e as ausências, a posição de cada indivíduo e vigiar seu comportamento, medindo suas qualidades ou méritos;



Vista Interna de uma prisão nos princípios do panoptismo. Fonte: <<http://supervenciadirectiva.com/2010/08/24/el-lado-oscuro-de-la-red-2-0-el-panoptico/>>

63 FOUCAULT, Michel pg. 177, 178

64 *La Révolution française et l'éducation technique*, 1968, p.106. apud FOUCAULT, Michel, pg. 185

65 FOUCAULT, Michel, *Vigiar e Punir*, 1991, pg.130.

66 FOUCAULT, Michel, pg. 131



(3) A regra das **localizações funcionais** codificou o espaço que a arquitetura destinou ao múltiplo uso. A definição dos espaços permitiu, ao mesmo tempo, vigiar, “romper as comunicações perigosas” e criar um espaço útil. Porém, o princípio do quadriculamento individualizante tornou-se complexo quando aplicado às fábricas que surgiram século XVIII. Não bastava mais apenas distribuir os indivíduos num espaço, isolá-los e localizá-los. O novo estágio do processo produtivo exigia a articulação da distribuição dos indivíduos. “É preciso ligar a distribuição dos corpos, a arrumação espacial do aparelho de produção e as diversas formas de atividade na distribuição dos postos”.<sup>67</sup>

(4) O conceito de unidade não se refere nem a local ou território, mas a uma posição: o lugar que o elemento ocupa numa classificação.

*“A disciplina, arte de dispor em fila e da técnica para a transformação dos arranjos(...) individualiza os corpos por uma localização que não os implanta, mas os distribui e os faz circular numa rede de relações”.*<sup>68</sup>

Por meio da concepção de Foucault, podemos entender que as habitações para operários, construídas à margem das fábricas, como no caso da Vila Operária Santa Cruz, constituem a expressão material desses princípios disciplinares, extrapolando o âmbito fabril.

Tais habitações recriaram as condições existenciais fabris no âmbito extra fabril e doméstico. Precisamos apreender o objeto de estudo a partir da dupla perspectiva dos efeitos desse poder. Neste sentido, a arquitetura se constituiria como um dos efeitos repressivos na manutenção da vigilância e do controle nos modos de morar.

### Tipologias

As Vilas Operárias se caracterizavam, em sua maioria em dois tipos: o primeiro foi construído pelos industriais, com o intuito de alugar as

casas para os seus operários, atraindo assim mão de obra com alguma qualificação e suprimindo a falta de moradia, principalmente por essas fábricas serem mais afastadas dos centros urbanos. O segundo é formado pelas vilas construídas por empresas, companhias de construção ou por um único empreendedor, as chamadas vilas do setor privado. A intenção era alugar para os trabalhadores mais qualificados.

*“As vilas operárias... perduram na paisagem, marcam a moradia, tem um papel na lógica da urbanização e um sentido nos processos de reajustamento das relações de produção... Há vilas de todos os tamanhos e de variada estruturação interna, comportando desde uma rua apenas até várias ruas, jardins, praça de esportes e outros bens de uso coletivo (...). Quando a moradia na casa da vila é constituída de um aluguel pago ao patrão, esse fato pode interferir nas relações de produção, pois a vila constitui o elemento mediador entre a venda da força de trabalho e o preço pago por esta força... ela tem, ao lado do valor de uso, um valor de troca”.*<sup>69</sup>

As vilas operárias também reduziam o custo da reprodução da força de trabalho. “Segundo Marx, o salário é o ‘custo de produção da própria força de trabalho... é o custo necessário para conservar o operário como tal e para formar um operário.”<sup>70</sup> A dominação que o industrial exercia no operário, no caso das vilas, é dupla, pois além do poder do patrão, ele tinha o poder de proprietário sobre inquilino.

A moradia na vila operária fazia com que o industrial tivesse total controle sobre o operário na sua vida social da fábrica. As companhias alugavam as casas aos operários por valores simbólicos e, em geral, já descontados em seus contracheques. A perda do emprego significava a perda da moradia, e isso inibia greves e rebeliões.

*“Desde o primeiro momento a casa representa uma forma de*

67 FOUCAULT, Michel, pg. 132

68 FOUCAULT, Michel, *Vigiar e Punir*, 1991, pg.133

69 BLAY, Eva, 1985. p. 7 - 11.

70 BLAY, Eva, 1985. p. 13



*reduzir o preço da força de trabalho, ampliar a capacidade de acumulação e induzir o trabalhador a permanecer no emprego”.*<sup>71</sup>

A falta de moradia era um problema tão grave que o operariado se submetia aos maus tratos para prover um teto à sua família.

*“Reflexões de Engels... demonstram que a casa constitui um vínculo do trabalhador com a terra, que o escraviza, o torna devoto e respeitoso... perde o seu espírito revolucionário, perde sua capacidade de exigir melhores salários”.*<sup>72</sup>

A localização das fábricas nas áreas periféricas da cidade e a implantação das vilas operárias ao lado dessas fábricas contribuíram para o surgimento de vários núcleos urbanos numa mesma cidade, preenchendo os vazios urbanos entre o centro e a periferia, onde se localizavam as vilas.

*“Quando o Estado organiza uma política de imigração, é ele que está ativamente induzindo a conformação da força de trabalho. Estrutura-se uma divisão social do trabalho em que o Estado, viabilizando o investimento de capital, atua para a formação da força de trabalho”.*<sup>73</sup>

O crescimento das cidades e da população induziu o Estado a se posicionar com relação ao problema da habitação popular.

*“... entender a habitação é situá-la enquanto atividade social de produção e de consumo... este processo de produção, enquanto processo de valorização do capital, explica em parte a intervenção do Estado no setor”.*<sup>74</sup>

Segundo Eva Blay,

*“saúde, especulação imobiliária e vazios urbanos são os três*

*problemas que o governo pretende solucionar ao propor o incentivo à construção das vilas operárias(...)O Estado propõe mudanças e facilita as condições para construção de vilas, promete melhoria no transporte... o que a câmara pretende é atrair o capital privado, induzindo-o a investir em habitações operárias... o poder municipal pretendia oferecer isenções e estímulos que garantissem uma elevada taxa de lucro... abrindo mão de impostos...”*<sup>75</sup>

### As Vilas e o Processo de Industrialização no Brasil

Uma das cidades pioneiras na construção de vilas operárias foi São Paulo, o centro financeiro do café, no final do século XIX e início do século XX. A concentração de capital era grande, o que forneceu a base para atividades produtivas, devido à elevação no poder de consumo e ao aumento da produção. *“A expansão econômica da cidade e o afluxo de um enorme contingente populacional corresponde a uma elevada demanda habitacional.”*<sup>76</sup>

Os industriais encontravam dificuldades com a mão de obra, pois os ex-escravos não eram especializados e os imigrantes, mais conscientes do seu valor, não permaneciam após perceberem as péssimas condições de trabalho e de moradia.

*“A moradia na forma de vilas operárias encontra raízes num remoto passado. Elas aparecem como sucedâneo da senzala... no período escravocrata, junto à casa senhorial, rural ou urbana, o proprietário destinava uma parte da construção à senzala. Pela habitação, o proprietário preservava e protegia sua mercadoria - o escravo. Posteriormente, o trabalho livre rural, exercido pelo colono, também foi controlado e parcialmente remunerado pelo uso da habitação nas ‘colônias’*

71 BLAY, Eva, 1985. P. 53

72 BLAY, Eva, 1985. p. 17

73 BLAY, Eva, 1985. p. 27

74 BLAY, Eva, 1985. p. 20

75 BLAY, Eva, 1985. p. 75-77

76 BLAY, Eva, 1985. p. 45



*do interior das fazendas... o surgimento no cenário urbano das vilas operárias é parte do processo de industrialização.*<sup>77</sup>

Nesse momento, os industriais perceberam que os terrenos próximos às fábricas podiam representar possibilidade de negócios futuros.

*"Interessados em atrair e reter força de trabalho, já em 1853... Bahia, Rio de Janeiro, Minas... iniciando com o fornecimento de locais para dormir, as indústrias passam a fornecer casas... aos operários estrangeiros. Aos brasileiros são oferecidos a construção de fornos, fogões, ou apenas colchões, camas e objetos caseiros."*<sup>78</sup>

No Brasil, dentre os primeiros industriais a investirem no setor imobiliário urbano estavam os irmãos Fálchi:

*"... Construíram na Vila Prudente localidade deserta... uma vila fabril, cheia de vida e de trabalho, ornada de belos edifícios, com comércio local relativamente desenvolvido. Escola, templo, fábrica e casas residenciais de elegante arquitetura e vila de operários, formando um todo que atesta a força de vontade de seus fundadores, os quais em homenagem ao Venerando Dr. Prudente de Moraes, deram o seu nome(...) O espaço da Vila Prudente foi ocupado, urbanizado e loteado, ampliando os limites da cidade. Desde o início verifica-se, pois, que as indústrias e as vilas operárias se instalam na cidade de São Paulo ao longo das vias férreas... em terrenos inundáveis... A emergente burguesia urbana é relativamente reduzida se confrontada com o operariado já presente na cidade."*<sup>79</sup>

Com a implantação das vilas e o surgimento de novos aglomerados urbanos, São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais adquiriram maior segregação

social. Em determinadas áreas surgiram ocupações características das classes sociais dominantes. Formaram-se os bairros operários e os bairros burgueses.

### Casa Operária e legislação municipal

As construções populares autônomas foram erguidas em ruas mal abertas e sem critérios de iluminação e ventilação. Eram casas de variados tamanhos, isoladas ou agrupadas, erguidas segundo as necessidades e possibilidades de seus humildes proprietários, em sua grande maioria constituída de imigrantes de outras regiões do país e estrangeiros.

Em julho de 1889, no jornal Correio Mercantil, foi publicada uma pequena nota sobre a concessão obtida pela Companhia de Saneamento do Rio de Janeiro, através de seu diretor Engenheiro Arthur Sauer, para *"construir villas proletárias, [com] casa cômodas, sólidas, higiênicas e baratas"*.<sup>80</sup>

As características dos cortiços eram a exiguidade da área construída para cada unidade, a sobreposição em um único compartimento das atividades de estar, dormir, e, principalmente, a cocção de alimentos e as instalações sanitárias coletivas, quando existiam. Fossem galpões, portões ou vilas, casas de um pavimento ou sobrados, aparentemente, qualquer casa vazia ou sobra de terreno era um cortiço em potencial.

Apesar das confusões iniciais relativas à fiscalização municipal dessas construções, a Prefeitura, aos poucos, controlou a situação.

A Câmara Municipal de São Paulo promulgou o Código de 1886, depois de algumas resoluções esporádicas sobre repartição e altura do interior das habitações. Naquele regulamento, o Capítulo VI tratou de normas referentes a "Cortiços, Casas de Operários e Cubículos", onde, dentre dezessete itens, define-se que tais construções deveriam possuir recuo frontal que garantisse 30m<sup>2</sup> livres.

Tal exigência do recuo não existia para os lotes dentro do "perímetro urbano", parecendo ser facultativa a criação do jardim frontal. Aquele código

77 BLAY, Eva, 1985, p. 30

78 BLAY, Eva, 1985, p. 31

79 BLAY, Eva, 1985, p. 04

80 CORREIA, Telma de Barros. *A construção do habitat moderno no Brasil - 1870-1950*. São Carlos: RiMa, 2004, p.41. Sob a direção de Arthur Sauer foram construídas cinco vilas operárias no Rio de Janeiro denominadas, Ruy Barbosa, Arthur Sauer, Senador Soares, Maxwell e Sampaio.



ainda exigia uma torneira ou um poço de água, para tanque de lavar roupas, atendendo cada grupo de seis casas. Deveria haver uma latrina para cada duas habitações. As casas térreas deveriam ter 4,00m de pé direito, sendo tolerados 3,50m de altura para os pavimentos assobradados. Cada habitação deveria possuir pelo menos três cômodos, todos com abertura para o exterior, “de modo que disponham amplamente de ar e luz”. Os soalhos seriam necessariamente afastados 0,50m do solo, devido à umidade emanada pelo lençol freático, e a área mínima de cada dependência seria 10,00m<sup>2</sup>.<sup>81</sup>

*“Talvez essas dependências comunitárias fossem aceitas somente em agrupamento de moradias levantadas por capitalistas, grupos com o número máximo de seis casas, como era costume exigir-se. Com o tempo, o número mínimo de três dependências por residência passou a caracterizar a casa operária embora nem sempre cada uma delas tivesse os exigidos 10,00m<sup>2</sup>. A lei 498, de 14.12.1900, catorze anos depois do primeiro código, ainda estipulava aquela regra de três cômodos, mas já obrigou uma latrina para cada moradia, em qualquer hipótese. O recuo de frente continuava obrigatório.”<sup>82</sup>*

Os programas mínimos dessas habitações eram uma imposição de ordem econômica. Existia superposição de funções ou de atividades domésticas devido à falta de espaço apropriado.

*“Os raios do sol haviam sido descobertos como poderosos bactericidas através de seu agente ultravioleta e o então Serviço Sanitário, por meio de seu Código de 1911, já não só exigia rigor no afastamento da umidade emanada do solo, precaução já antiga, como também recomendava nas condições de saneamento que a orientação dos edifícios devesse “visar, sempre que possível, a sua proteção contra os*

81 LEMOS, Carlos, 1999, P.65,66.

82 LEMOS, Carlos, 1999, p. 66

*ventos úmidos” e fosse tal que assegurasse “uma insolação de 3 a 4 horas por dia, no mínimo”.*<sup>83</sup>

Muitos autores, como vimos, deram uma valiosa contribuição para o conhecimento sobre a questão da habitação popular, do ponto de vista histórico, econômico e político. Porém, observa-se que os estudos mais frequentes sobre as vilas operárias, tanto em âmbito nacional como regional, inserem seu olhar crítico à luz da história e da sociologia, e mencionam superficialmente, por vezes, aspectos específicos relacionados à sua arquitetura e configuração urbana. Nesse trabalho, desejamos dar uma parcela de contribuição na construção desse conhecimento ao observar as vilas operárias fabris e ferroviárias também pela ótica da arquitetura e da sua relação com a cidade.

### Comissão de Exame e Inspeção das Habitações Operárias

No final do século XIX, quando as autoridades “tomaram conhecimento” das condições de vida nos cortiços e nas demais habitações operárias, passaram a legislar sobre o assunto. Após os relatórios das comissões de exame das habitações operárias, foram criados os primeiros códigos sanitários.

O conhecimento médico e higienista adquirido no Brasil foi reflexo das teorias médicas francesas. A exigência de higienização das habitações deu origem às leis que concediam poder para intervir na topografia urbana e corrigir projetos de habitação popular.

Em São Paulo, a partir de 1893, a prefeitura passou a exigir a aprovação das plantas das novas construções. Começou a cobrar ventilação e luz natural para os compartimentos de uso contínuo, além de outras exigências. Os relatórios elaborados deram subsídios para a redação do primeiro Código Sanitário, em 1894, oficializado pelo decreto 233, de 02/03/1894. Posteriormente surgiram soluções e regras, não só para o controle da higiene, mas também para construção, intervenção e localização de tais habitações operárias.

83 LEMOS, Carlos, 1999, p. 83



*"Em 1885, a cidade sofre um grave surto de varíola que imediatamente é atribuído aos cortiços, às casas de moradia em comum... O médico da câmara municipal, Dr. Eulálio da Costa Carvalho... expõe o grave problema sanitário... o qual necessitaria impor normas para a construção de cortiços... higiene e até demolição dos que forem julgadas inconvenientes ou prejudiciais à saúde de seus habitantes..."A construção dessas casas, quer ao longo das ruas, praças, etc, quer dentro dos terrenos particulares, é inteiramente proibida no perímetro comércio".<sup>84</sup>*

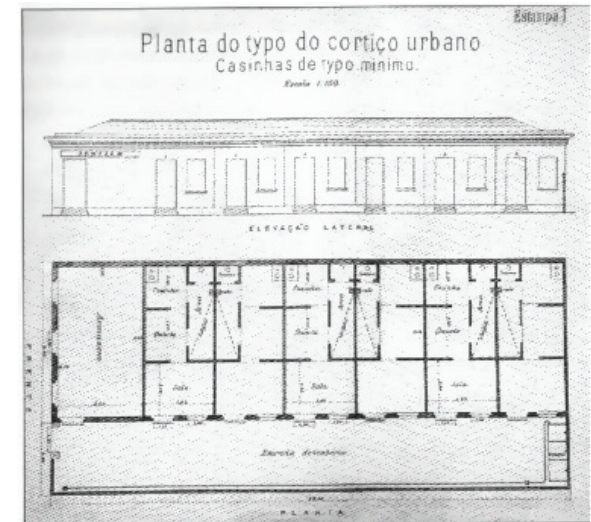
Percebe-se que a intenção não foi necessariamente resolver os problemas da insalubridade das habitações operárias, mas sim afastá-las das áreas centrais do valorizado solo urbano paulistano. As especificações para construção das habitações operárias seguiram padrão inferior aos das casas burguesas. As alturas mínimas, recuos, entre outros, são inferiores. *"O pé-direito das casas operárias, por exemplo, deve ser de no mínimo quatro metros. As portas do primeiro pavimento: 2,75m x 1,00m, etc. As casas burguesas terão 5 metros de pé-direito e as portas, 3,20m x 1,30 m."*<sup>85</sup>

O relatório da Comissão de Exame e Inspeção das Habitações Operárias da prefeitura de São Paulo, em 1894, dizia:

*"A população triplicou em dez anos. Cuidar da unidade urbana, não já da habitação privada, mas daquela onde se acumula a classe pobre, a estalação onde pulula a população operária, o cortiço como vulgarmente se chamam estas construções acanhadas, insalubres, repulsivas, algumas onde as forças vivas do trabalho se ajuntam em desmedida, fustigada pela dificuldade de viver, numa quase promiscuidade que a economia lhes impõe, mas que a higiene repele."<sup>86</sup>*

Além de ditar regras sobre como deveriam ser as casas das vilas operárias - com dimensões e materiais construtivos abaixo das exigências normais - a Comissão, mediante o relatório já mencionado, propôs o local onde deveriam ser instaladas estas vilas:

*"A situação mais conveniente para as vilas operárias deve ser, sem dúvida, aquela que reúna facilidade de comunicação à barateza dos terrenos... em torno da cidade de São Paulo, num raio de 10 a 15km..."<sup>87</sup>*



Casas propostas pela Comissão de Exame e Inspeção.

Fonte: Nabil Bonduki, *Origens da Habitação Social no Brasil*, p. 59

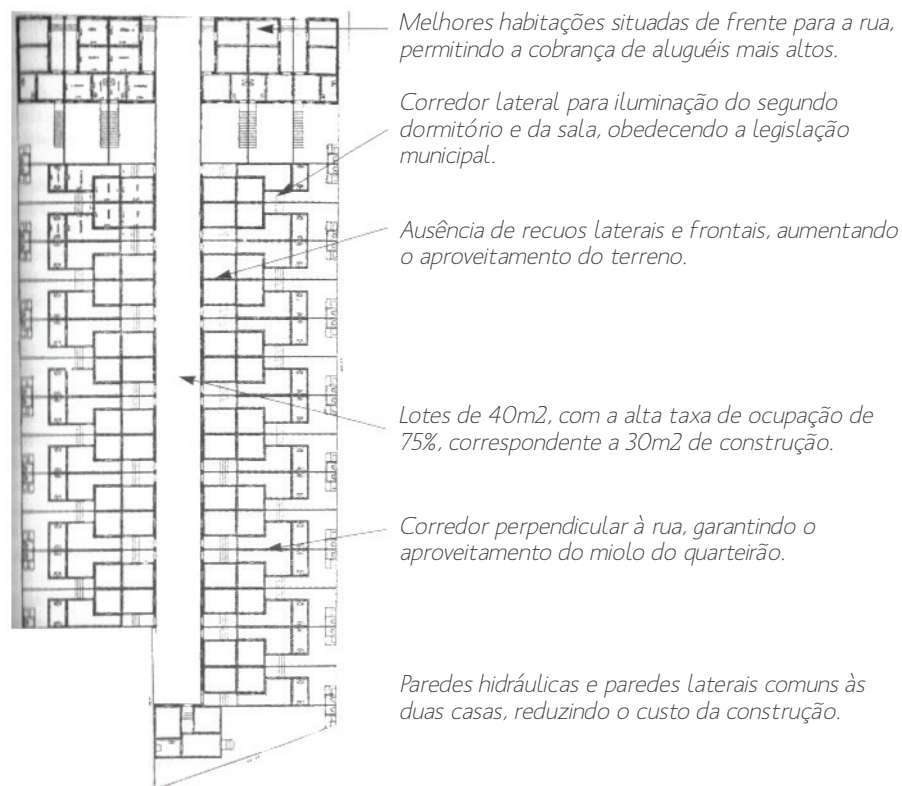
84 BLAY, Eva, 1985, p. 62

85 BLAY, Eva, 1985, p. 63

86 Prefeitura Municipal de São Paulo, *apud* BLAY, Eva, 1985, p. 64.

87 Prefeitura Municipal de São Paulo, *apud* BLAY, Eva, 1985, p. 76.





Vila da Rua São João, projetada por Regino Aragão.  
Fonte: Nabil Bonduki, *Origens da Habitação Social no Brasil*, p. 51

O incentivo do Estado à construção das vilas indica a politização do espaço urbano. Os últimos parágrafos do relatório da Comissão, porém, não escondem as reais intenções do poder público e privado: preservar e reproduzir a mão de obra importada. O texto diz:

*“Tais são as medidas que julgamos adequadas à solver o problema das habitações entre nós. Os favores que o Estado ou município deliberar conceder no intuito de estimular ou criar empresas que se proponham a construir vilas operárias nos tempos atuais, quando a crise financeira está em período agudo, e ‘por outro lado as epidemias nos ameaçam todos os anos, dizimando a classe operária e roubando-nos braços úteis que importamos com sacrifícios...”<sup>88</sup>*

Após a consolidação dos decretos, nas primeiras décadas do século XX, as vilas se multiplicaram nos principais centros do país: São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, e depois Bahia. Já na década de 1930, com a elevação na quantidade de postos de trabalho, houve margem para maior organização social e maior presença dos trabalhadores na vida socioeconômica e política do país.

No Brasil, houve variações com relação às casas operárias e ao seu espaço de convívio social. Um dos exemplos de vila particular é a projetada pelo engenheiro Regino Aragão, em 1911, que é similar a muitos outros empreendimentos para habitação operária. Pela planta da vila percebe-se a racionalização da organização espacial, que buscou reduzir ao máximo o preço da construção e tirar o maior proveito possível do terreno, e ao mesmo tempo seguia os padrões municipais, para desfrutar dos incentivos fiscais. Apesar da variedade de tipos de habitação, todas se baseavam numa via central, casas geminadas, tanques e banheiros no fundo dos lotes, corredor perpendicular à rua, e ausência de recuos laterais e frontais.

Ao analisar a disposição e configuração espacial das vilas operárias,

88 Prefeitura Municipal de São Paulo, apud BLAY, Eva, 1985, , p. 77.



torna-se obrigatório comentar sobre a vila Maria Zélia, em São Paulo. Situada no bairro do Belenzinho, próxima ao Rio Tietê, foi construída entre 1911 e 1916, e inaugurada em 1917. Abrigava os dois mil e cem funcionários que trabalhavam na Companhia Nacional de Tecidos de Juta, do empresário Jorge Street. O nome da vila é em homenagem à filha Maria Zélia, que morreu ainda adolescente, no ano da inauguração da vila. O projeto ficou nas mãos do arquiteto francês Pedarrieux. Foram erguidas 198 casas com dois, três e até quatro dormitórios, de tamanhos que variavam entre 75 e 110 metros quadrados. Havia água encanada, energia elétrica e calçamentos. As casas possuíam assoalho de pinho-de-riça e portas em madeira maciça. Somente a energia elétrica era paga diretamente pelo morador. Já a água e o aluguel eram descontados do salário.

Era considerado um modelo da boa habitação operária: casas unifamiliares e “higiênicas”, controle patronal e ampla gama de equipamentos coletivos, como igreja, biblioteca, teatro, creche, jardim de infância, grupo escolar, consultório médico e dentário, associação recreativa e beneficente, além de comércio, todos comandados pelo industrial.

Eva Blay descreve a configuração espacial do conjunto:

*“Além do já descrito jardim, 5 ruas perpendiculares à Rua dos Prazeres e 4 ruas transversais, 178 residências estão distribuídas por essas 9 ruas. Há ainda o Grupo Escolar Maria Zélia e o Colégio Manuel da Nóbrega, em cujo frontispício se lê “Escola de Meninos” e que fica em frente ao grupo escolar, antiga “Escola de Meninas”. Há uma Igreja Católica, um armazém, um depósito de material, um bar, uma pequena oficina de calçados desativada e um escritório de administração da vila. Na época da sua fundação (1916-17) ela possuía um posto médico, dentário, creche, um teatro e um clube recreativo.”<sup>89</sup>*

Jorge Street foi um dos pioneiros na implantação da indústria no Brasil, numa época em que a burguesia do país só valorizava a agricultura.

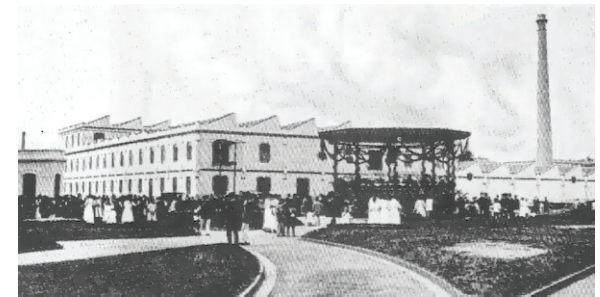
*“Em 1912 fez um vultoso empréstimo junto aos bancos ingleses para aqui instalar uma grande fábrica de algodão... Contratara um arquiteto francês Pedarrieux, para projetar as casas, fábrica, igreja, escola, etc. Colocara a vila nas mãos de um administrador que, mesmo na fase crítica, manda continuar a construção de mais algumas casas... Este investimento, segundo os filhos de Street, agravou a situação econômica do empresário, que não conseguiu completar sua obra...”<sup>90</sup>*



Igreja da Vila Maria Zélia, nas áreas externas de convívio.



Divisão da “escola para meninos” e “escola para meninas”, em blocos separados.



Vista interna do armazém que fornecia alimentos aos operários (sendo o valor descontado no aluguel). Imagens da Vila Maria Zélia, São Paulo, Fonte: Nabil Bonduki, *Origens da Habitação Social no Brasil*, pg. 64,65.

89 BLAY, Eva, 1985, p. 221

90 BLAY, Eva, 1985, p. 225-27



Igarassu, Pernambuco. Senzalas do Engenho Monjope, foto:1998, Philip Gunn.



Iperó, São Paulo. Casa do diretor da Real Fábrica de Ferro de São João de Ipanema, Foto: 2001, Philip Gunn.



Iperó, São Paulo. Casa de funcionário da Real Fábrica de Ferro de São João de Ipanema, Foto: 2001, Philip Gunn.

Apesar de compará-lo aos utópicos, como Owen e Fourier, pesquisas comprovam que Street defendia o trabalho infantil e a não concessão de licença à gestante.<sup>91</sup>

*“Através do Instituto de Aposentadorias e Pensões. Além de ser segregada do tecido urbano, introduz a noção de habitação não só como o abrigo unifamiliar, mas como conjunto de equipamentos coletivos necessários para o desenvolvimento de todas as atividades do tempo do “não-trabalho”. A vila era servida por comércio diversificado: açougue, padaria, mercadinho com câmara frigorífica, farmácia com laboratório e armazém.”<sup>92</sup>*

A modernização das áreas centrais, através da implantação de infraestrutura, a construção de novos edifícios para teatros, bibliotecas, paço municipal, etc., e o aumento da demanda por habitação por parte de populações de maior poder aquisitivo constituíam algumas das condições para que a terra e a moradia passassem a ser valorizadas e consideradas como mercadorias. Investir no urbano tornou-se um bom negócio.

### Exemplos de habitação operária pelo Brasil

A forma de discutir a moradia popular sofreu várias mudanças ao longo do tempo, muitos termos foram encontrados ao longo da pesquisa, que não cabem neste momento detalhar neste contexto estudado. No entanto, para exemplificar as diversas formas de morar do trabalhador nas diversas regiões do país, organizamos em forma de glossário no final deste trabalho, como anexo<sup>93</sup>.

Segundo Telma Correia, *“no período entre 1811 e 1880, no Brasil, quatro setores tiveram uma ação expressiva na criação de casas para seus empregados: os engenhos de açúcar, as fábricas de ferro, as minas e as indústrias têxteis.”<sup>94</sup>* Seguem algumas imagens exemplificando a produção desse tipo de moradia nas diferentes partes do Brasil.<sup>95</sup>

91 BLAY, Eva, 1985, p. 229-30

92 BONDUKI, Nabil, 2000, p. 64-5

93 Ver glossário nos Anexos desta pesquisa.

94 CORREIA, Telma de Barros. GHOUBAR, Khaled. MAUTER, Yvonne. *Brasil, suas fábricas e vilas operárias*. PÓS-20. Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Fau/Usp. No 20, São Paulo, 2006.

95 CORREIA, Telma de Barros. GHOUBAR, Khaled. MAUTER, Yvonne. *Brasil, suas fábricas e vilas operárias*. PÓS-20. Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Fau/Usp. No 20, São Paulo, 2006.



Quanto aos Engenhos de Açúcar, desde o período colonial, pequenos povoados se formaram nas proximidades, reunindo, geralmente, uma capela, o engenho com seus anexos, uma casa grande, moradias para trabalhadores livres e moradias para escravos.

*“Quanto às fábricas de Ferro, muitas moradias para trabalhadores foram erguidas, especialmente no estado de Minas Gerais. Nesse estado, dezenas de pequenas forjas surgiram, em geral incluindo a construção de uma casa para a administração, outra para o mestre ferreiro e ranchos para os operários ou escravos.*

*Alguns núcleos fabris mais amplos foram construídos por fábricas de ferro de maior porte, como a Real Fábrica de Ferro de São João de Ipanema (1811), a Fábrica de Ferro do Prata (1812), a Fábrica do Morro do Pilar (1812) e a Fábrica de São Miguel de Piracicaba (1827). O primeiro desses núcleos ficava no estado de São Paulo e os demais no de Minas Gerais.*

*Quanto às empresas de mineração, a atividade mineradora gerou pequenos núcleos residenciais em propriedades privadas em Minas Gerais. Um núcleo de grande porte foi criado pela Mina de Morro Velho, que a partir de 1834 passou a pertencer à empresa The Saint John D’El Rey Mining Company.”<sup>96</sup>*

Quanto às fábricas têxteis, na segunda metade do século XIX, diversas fábricas localizadas nas proximidades de matas e cachoeiras - exploradas como fonte de energia - criaram habitações para seus empregados. Nesse período, deu-se ênfase à contratação de operários solteiros, sobretudo mulheres, que podiam ser abrigados em alojamentos coletivos. Entre as indústrias têxteis que criaram núcleos fabris no Brasil, até 1880, estão as fábricas: Todos os Santos; Esther (1849); Fernão Velho (1857); Brasil Industrial (1871); Cedro (1872); Petropolitana (1874); Carioba (1875); Biribiri (1876); Gabiroba (1876); Santa Francisca (1876) e Cachoeira (1877)

### A difusão nacional dos assentamentos fabris, 1881 - 1930<sup>97</sup>

No Brasil, entre 1880 e 1930, os conjuntos de moradias para funcionários se firmavam como

96 CORREIA, Telma de Barros. GHOUBAR, Khaled. MAUTER, Yvonne. *Brasil, suas fábricas e vilas operárias*. PÓS-20. Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da fau/Usp. No 20, São Paulo, 2006.

97 CORREIA, Telma de Barros. GHOUBAR, Khaled. MAUTER, Yvonne. *Brasil, suas fábricas e vilas operárias*. PÓS-20. Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da fau/Usp. No 20, São Paulo, 2006. Pg. 10 a 32. Este texto também fez parte da Dissertação de Mestrado: BOMFIM, Suzete Santos. *A Moradia do operário no Brasil. O caso da Vila Santa Cruz, Estância/SE*. Dissertação de Mestrado. Universidade de Brasília, Brasília, 2007.



Nova Lima, Minas Gerais. Casas para gerentes da Mina de Morro Velho. Foto: 1998, Philip Gunn.



Caetanópolis, Minas Gerais. Casa do diretor da Fábrica de Tecidos Cedro. Foto: 1998, Philip Gunn.



Diamantina, Minas Gerais. Biribiri, núcleo fabril criado pela Fábrica de Fiação e Tecidos Biribiri. Foto: 1998, Philip Gunn.



Petrópolis, Meio da Serra, Rio de Janeiro. Casas erguidas pela Companhia de Fiação Cometa. Foto: 1998, Philip Gunn.



Rio Grande, Rio Grande do Sul. Casas erguidas pela Indústria de Tecidos Rheingantz. Foto: 1997, Philip Gunn.



Rio de Janeiro. Casas erguidas pela Companhia de Fiação e Tecidos Confiança Industrial. Foto: 1998, Philip Gunn.



Timbaúba, Pernambuco. Casas erguidas pela Fiação e Tecelagem Timbaúba. Foto: 2005, Philip Gunn.



Itu, São Paulo. Vila operária da Companhia de Fiação e Tecelagem São Pedro. Foto: 2001, Philip Gunn.



Votorantim, São Paulo. Casas erguidas pela Fábrica de Estamparia e Alvejaria Votorantim, Foto: 2001, Philip Gunn.

uma importante expressão da era industrial, tanto por suas origens, usos, funções e conflitos sociais, como também por suas características formais, que usualmente remetem a valores, materiais - e às vezes símbolos - do mundo fabril.

O padrão urbano de casas de porta-e-janela dispostas em renque e desprovidas de recuos frontais ou laterais foi, nesse momento, bastante comum em vilas operárias e núcleos fabris.

Em alguns casos, grupos de casas semelhantes possuem alpendres frontais, que remetem à arquitetura de senzalas erguidas em engenhos de açúcar do Nordeste, durante o período colonial e o século XIX.<sup>98</sup>

Inovações higienistas do final do século XIX se fazem presentes na arquitetura de vilas operárias e núcleos fabris: o porão alto é raro, enquanto o recuo lateral frequente.

*“Nas primeiras décadas do século XX, os chalés que povoaram a paisagem dos subúrbios brasileiros também se difundiram amplamente em vilas operárias e núcleos fabris. Podiam remeter a modelos europeus, incluir ornatos ou assumir formas despojadas. Em algumas vilas operárias e núcleos fabris criados nesse período emerge uma estética tipicamente industrial, expressa na simplificação ou ausência de ornatos. O tijolo aparente - usado em fábricas, moradias, igrejas, etc. - torna-se um elemento característico do despojamento que dá base*

98 Ver Glossário Anexo, p. 270.



*a essa nova paisagem industrial.*<sup>99</sup>

Segundo Correia, Groubar e Mauter, em alguns casos, a estética industrial se expressa na arquitetura de vilas operárias por meio de ornatos que remetem ao mundo das máquinas. Um exemplo, nesse sentido, é a Vila Maria Zélia, edificada entre 1916 e 1920, onde desenhos no reboco de fachadas compõem quadriláteros sugerindo chapas de metal, pequenos prismas que remetem a parafusos e formas circulares as quais lembram manivelas.

É também o caso da igreja da vila operária do Cotonofício Othon Bezerra de Mello S.A., em Recife, na qual os desenhos dos óculos se inspiram na forma de engrenagens industriais.

Nas décadas de 1930 a 1950, os conjuntos residenciais de empresas continuaram a difundir-se no Brasil em grande escala. Na arquitetura desses lugares, foi significativa a difusão de uma vertente modernista que, posteriormente, seria identificada como art-déco. Além desta, houve também a tipologia que se popularizou no Brasil como “bangalô” e o estilo “missões”.

Atendendo à intenção de diferenciar casas de técnicos especializados, foram erguidas casas geminadas, duas a duas, em vilas operárias e núcleos fabris.

*“A partir da segunda metade dos anos 30, a construção de vilas e núcleos de empresas no Brasil passou por uma alteração importante, caracterizada pela crescente participação de urbanistas e arquitetos elaborando planos e projetos de construções para esses locais. Marcos importantes desse novo momento foram o concurso para o plano de Monlevade (1934) e a proposta do arquiteto Attílio Corrêa Lima para Volta Redonda (1941). Um outro exemplo de núcleo fabril projetado por arquiteto é Harmonia, criado pela Fábrica de Papel e Celulose Klabin, no Paraná, cujo plano de urbanismo foi elaborado em 1943 pelo arquiteto Abelardo Caiubí. Na década de 50, a tendência da concepção de planos para vilas e núcleos de empresas por*



Santa Rita, Paraíba - Vila operária da Companhia de Tecidos Paraibana, Foto: 2002, Philip Gunn.



Itabirito, Minas Gerais - Chalés pertencentes à Valadares Diesel Ltda, Foto:1998, Philip Gunn.



Cachoeira do Prata, Minas Gerais  
Chalés no núcleo fabril da Companhia Têxtil Cachoeira de Macacos, Foto:1998, Philip Gunn.



São Paulo, Vila Maria Zélia, criada pela Companhia Nacional de Tecidos de Juta, Foto: 2001, Philip Gunn.

99 CORREIA, Telma de Barros. GHOUBAR, Khaled. MAUTER, Yvonne. *Brasil, suas fábricas e vilas operárias*. PÓS-20. Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da fau/Usp. No 20, São Paulo, 2006. Pg. 10 a 32. Este texto também fez parte da Dissertação de Mestrado: BOMFIM, Suzete Santos. *A Moradia do operário no Brasil O caso da Vila Santa Cruz, Estância/SE*. Dissertação de Mestrado. Universidade de Brasília, Brasília, 2007.



*urbanistas persiste, em projetos elaborados por alguns dos mais destacados arquitetos que atuaram no Brasil no século 20. esse foi o caso do projeto do núcleo residencial realizado pelos arquitetos Jacques Pilon e Giancarlo Gasperini para a Fábrica Mecânica Pesada em 1956".<sup>100</sup>*

### 2.2.2 - Vilas Ferroviárias

Ao analisar exemplos de vilas ferroviárias, notamos muitas semelhanças com as vilas operárias estudadas no âmbito deste trabalho. Por sua vez, dentro do recorte específico das vilas ferroviárias, observamos variações significativas entre os conjuntos, de acordo com diferentes momentos e necessidades.

No período inicial da industrialização no Brasil, a cultura brasileira, sobretudo no interior, era arraigada nas tradições rurais. No campo, o tempo era ditado pela natureza: a produção era limitada pelos ciclos naturais, tanto em relação ao plantio e à colheita, quanto às jornadas de trabalho, definidas pela luz do sol. Havia o tempo de plantar e o tempo de colher e o tempo de esperar. O trabalho era em geral desempenhado por escravos.

No entanto, a situação passou a ser bem diferente. Após a introdução do trabalho industrial - rotineiro, disciplinado, preciso e de alto rendimento -, o operário qualificado tornou-se altamente valorizado. Sendo trabalhador livre e assalariado, era necessário oferecer condições atrativas para que permanecesse ligado às indústrias e ferrovias.

Além da valorização da mão de obra qualificada havia ainda outras questões. Bonduki<sup>101</sup> destaca o fato de os empreendimentos se estabelecerem em locais isolados ou em cidades de pequeno porte e sem condições de oferecer o mínimo em serviços e equipamentos urbanos.

<sup>100</sup> CORREIA, Telma de Barros. GHOUBAR, Khaled. MAUTER, Yvonne. *Brasil, suas fábricas e vilas operárias*. PÓS-20. Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da fau/Usf. N° 20, São Paulo, 2006. P. 24 a 27

<sup>101</sup> BONDUKI, Nabil, 2000, *op.cit.*p.47

Também, os trabalhadores e as companhias estavam sujeitos à constante instabilidade do mercado habitacional local, com aluguéis sujeitos a grandes variações, e que não atendiam às demandas das empresas, que atraíam cada vez mais trabalhadores para suas proximidades. Como as opções de deslocamento também eram precárias, havia bastante atraso devido à distância entre residência e local de trabalho.

Desta forma, as primeiras experiências brasileiras de construção de habitações para o proletariado, apesar de baseadas em modelos europeus, divergiam em relação ao contexto e aos motivos pelos quais foram implantadas. No Brasil, a questão central no início não era proporcionar salubridade e moralidade aos trabalhadores, já que até a década de 1930, raramente as indústrias instalavam-se em áreas centrais. Também não se tratava, ainda, de exercer um rígido controle sobre a vida social destes, pois as teorias socialistas só chegariam ao país muito tempo depois. Naquele momento, em fins do século XIX e início do século XX, o problema principal era a falta de habitações suficientes para atrair e manter próxima a mão de obra livre e qualificada, pois de outra forma o funcionamento das fábricas seria inviabilizado.

Muitas vezes, os funcionários mais graduados eram importados juntamente com os projetos, os equipamentos industriais e os recursos financeiros para os investimentos. Nesses casos, quando se destinavam a alojar funcionários europeus, as vilas buscavam reproduzir hábitos tradicionais de seus países de origem, pois as cidades brasileiras, ainda calcadas nos padrões coloniais e extremamente dependentes da mão de obra escrava, eram incompatíveis com os novos hábitos preconizados pelos tempos modernos e com os quais estes profissionais já estavam relativamente adaptados.

No caso da habitação para os operários brasileiros, a organização em vilas ajudava a distanciá-los cada vez mais dos antigos hábitos rurais e incutir-lhes novas referências culturais, típicas da sociedade industrial.

É importante ressaltar que, pelo menos até 1888, a vida doméstica ainda se estruturava levando em conta a mão de obra escrava. As



novas vilas operárias, não prevendo este tipo de serviço, trouxeram uma nova maneira de habitar no país, reestruturando a forma com que a família brasileira, agora composta apenas de pais e filhos, se relacionaria com a casa.

Os novos padrões de moral, higiene, saúde, organização e economia, modificaram o cotidiano doméstico das famílias, fazendo com que as novas gerações educadas nas escolas das vilas crescessem já aptas para o trabalho nas fábricas, sendo direcionadas para agir com disciplina, obediência e submissão. Correia define este ambiente como "(...) a cidade do trabalho, concebida para produzir mercadorias e reproduzir uma força de trabalho capacitada para o trabalho industrial."<sup>102</sup>

Do ponto de vista da abrangência territorial, as ferrovias destacam-se entre os demais empreendimentos industriais pela sua capacidade de penetração, levando as novas tecnologias e hábitos característicos dos "tempos modernos" a territórios distantes e às vezes inóspitos, e com eles as novas formas de habitar. Inúmeras cidades surgiram em torno das estações e paradas das linhas férreas, já nascendo sob influência da modernidade, enquanto outras retomaram seu crescimento após a conexão ferroviária. Assim, podemos considerar que as ferrovias também foram um importante instrumento para a popularização das novas formas de habitar no país.

Entender como se deu a implantação inicial da malha ferroviária brasileira é importante para que possamos verificar as necessidades da demanda por habitação ligadas a esses empreendimentos.

Segundo Correia, no Brasil, a expressão "vila operária" pode incluir<sup>103</sup>:

*"(...) conjuntos construídos por empresas imobiliárias para aluguel ou venda a proletários urbanos, por empresas ferroviárias para seus funcionários, por indústrias, minas, frigoríficos e usinas para seus operários, técnicos e administradores e aquelas*

*edificadas pelo Estado. As vilas construídas por empresas ferroviárias localizavam-se sobretudo nos entroncamentos de estradas de ferro ou em canteiros avançados de obras; as edificadas por empresas construtoras e pelo Estado nas grandes cidades, as construídas por industriais e frigoríficos situavam-se principalmente em subúrbios de cidades ou no campo, onde também surgiram as vilas criadas por minas e usinas de açúcar."*

No início da implantação das linhas férreas no Brasil, devido ao uso de energia a vapor, era necessário implantar uma estação aproximadamente a cada 20 km, cuja função principal era o abastecimento com água e carvão, além da supervisão e manutenção da linha. Muitas vezes não existiam núcleos urbanos próximos a esses pontos. Por isso, foram construídas unidades habitacionais junto às estações, que passaram a ser denominadas "casas de agente". As estações mais simples contavam com apenas uma



Casa de Agente próxima à Estação em Maruim, Sergipe. Foto: Suzete Bomfim, 2013.

102 CORREIA, Telma de Barros. *Pedra: plano e cotidiano do operário no sertão*. Campinas: Papirus, 1998 p.98.

103 CORREIA, Telma de Barros. 1998, p. 10-11.





casa para um funcionário, mas, a depender da complexidade dos serviços, podia haver diversas unidades para abrigar uma equipe de funcionários com diferentes funções e responsabilidades, juntamente com suas famílias. A construção de bairros e vilas para trabalhadores de indústrias ou companhias ferroviárias se prolongaram desde meados do século XIX até quase o final do século XX, e, talvez por isso, ainda hoje seja comum encontrar tais habitações ao longo de ferrovias.

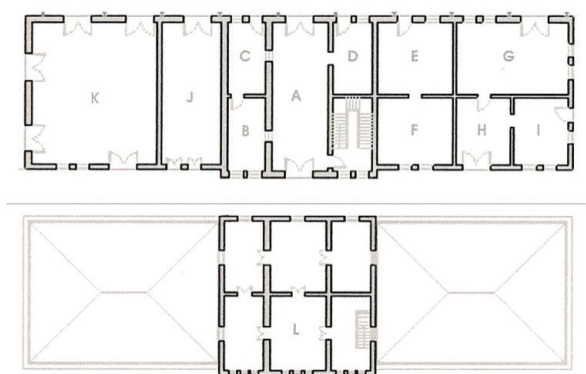
Em alguns casos, essas unidades habitacionais eram inseridas no projeto do edifício da Estação, como no caso da Estação de Teresina, Piauí, na qual o segundo pavimento possuía salas que serviam como escritório e dormitório para o agente da estação.

Em locais onde não havia essa necessidade, sobretudo nos contextos urbanos, as empresas ferroviárias não costumavam esse benefício aos seus funcionários.

Segundo Segnini<sup>104</sup>, houve dois momentos na relação entre as Companhias e seus empregados. Segundo a autora, nas primeiras décadas, as empresas mantinham os funcionários sob controle com um sistema de ameaças, podendo a empresa “nomear e demitir livremente seus empregados, diminuir o número destes quando convier; marcar-lhes a categoria e vencimentos”<sup>105</sup>. Parar o trabalho para cobrar aumento ou diminuição de serviço seria considerado motivo suficiente para demissão. E após o aumento da imigração, a disponibilidade de mão de obra desencorajaria as tentativas de reivindicação por melhores condições, pois isto implicaria em demissão sumária.

Apesar disso, na Companhia Paulista, empresa associada à produção cafeeira, a força de trabalho ferroviária começou a se organizar e reivindicar melhores condições de trabalho e de vida. As empresas passaram então a adotar uma postura “paternalista”, numa tentativa diferente de manter o controle sobre a mão de obra.<sup>106</sup> A falta de moradia e o encarecimento dos aluguéis eram o pretexto para que as companhias oferecessem

*“(...) habitação higiênica a preço módico e junto ao trabalho, único meio de tornar o pessoal estável e garantir a regularidade dos serviços a cargo da Companhia, principalmente nas estações de baldeação, em que é necessário manter grandes turmas de trabalhadores, geralmente compostas de gente que não prima pela constância no serviço (...)”<sup>107</sup>.*



Planta da estação ferroviária de Teresina – PI  
Térreo e pavimento superior. No pavimento superior observam-se as dependências do Chefe da Estação. Fonte: OP Arquitetura, 2008.

104 SEGNIINI, Liliãna Rolfsen Petrilli. *Ferrovia e Ferroviários: uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa*. São Paulo: Autores Associados: Cortez, 1982. P.33

105 idem. p. 35.

106 Ibidem. p. 42.

107 Relatório no 69 da Diretoria da Companhia Paulista de Estradas de Ferro para Sessão da Assembleia Geral de 30.06.1918, *apud* SEGNIINI, Liliãna Rolfsen Petrilli.



A mão de obra podia ser, então, solicitada a qualquer momento. Além disso, o empregado era mantido sob constante vigilância, devido à proximidade entre residência e trabalho.

A construção das habitações podia ser feita: 1. Durante a construção das linhas - mantendo os operários próximos às obras; e 2. Depois da construção das linhas: para assegurar habitação aos funcionários responsáveis por grandes complexos ou por determinado trecho da linha.

As Estradas de Ferro Madeira-Mamoré, em Rondônia, e a São Paulo Railway, na Serra do Mar paulista são exemplos de habitações construídas durante as obras de implantação das linhas.

Os acampamentos também foram necessários na construção das ferrovias “desbravadoras”, criadas para articular o território e resguardar as fronteiras, como no caso da malha gaúcha e da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Eram também o caso da maioria das ferrovias implantadas em São Paulo. Ao passo que ligavam fazendas de café a troncos ferroviários preexistentes, desbravavam a região e fixavam a população em áreas pouco habitadas.

Em geral estas habitações tinham caráter provisório, sem muito planejamento, utilizando-se materiais rústicos, disponíveis na região, como madeira e palha. Após a finalização do trecho, a prática era abandonar ou destruir tais acampamentos.

Na limitada documentação existente sobre estes assentamentos, a foto da São Paulo *Railway* dá uma ideia da rusticidade dessas instalações.

Muitos pesquisadores entendem que nenhuma das habitações construídas neste período foi conservada. Porém, em alguns casos, o assentamento inicial deixou marcas percebidas ainda hoje no traçado urbano. Um exemplo é a vila de Paranapiacaba, em Santo André, São Paulo. A área denominada “Vila Velha”, da época da construção da ferrovia, ainda mantém as edificações dispostas de maneira aparentemente aleatória, evidenciando a ausência de planejamento urbano. Em contraste, a “Vila Martin Smith” tem traçado ortogonal, e foi projetada e construída por volta de 1900.<sup>108</sup>

### As vilas planejadas

As vilas ferroviárias mais conhecidas atualmente foram construídas quando as linhas já estavam em operação. Diferente dos acampamentos, as vilas foram construídas com material resistente, para manter a longo prazo os funcionários qualificados próximos aos locais de trabalho. As operações ferroviárias demandavam precisão e pontualidade, o que constituía mais uma vantagem



Acampamento para operários que trabalhavam na construção da São Paulo Railway, na Raiz da Serra, por volta de 1865. Foto: Militão Augusto de Azevedo, sem data. Fonte: Cyrino, 2004.

108 FINGER, Anna Eliza. *Vilas Ferroviárias no Brasil: Os Casos de Paranapiacaba em São Paulo e da Vila Belga no Rio Grande do Sul*. Dissertação de Mestrado. UnB, Brasília, 2009. P. 78



na construção de residências próximas às linhas e pátios.

Visando a estabilidade dos serviços, o desencorajamento das mobilizações trabalhistas, e ainda o maior controle sobre a vida social dos trabalhadores, as companhias passaram a adquirir terras próximas às linhas e loteá-las, estabelecendo o arruamento e construindo edifícios conforme o número de postos de trabalho disponíveis e o perfil dos empregados que os preencheriam. Evitando longos deslocamentos diários, garantiria a pontualidade e disponibilidade dos funcionários quase que de maneira ininterrupta.

As companhias não ofereciam moradia para todos os funcionários, mas apenas para os necessários à manutenção e operação de determinado trecho da linha. Por isso, os ocupantes destas habitações tinham perfil bem definido: funcionários qualificados na operação do maquinário e manutenção da linha (maquinistas, foguistas, ajustadores, eletricitas, guardas e pessoal da estação), e também engenheiros chefes, mestres, contramestres e encarregados, no caso dos grandes complexos.

As maiores vilas foram instaladas junto aos grandes complexos ferroviários, aos entroncamentos, e aos pontos finais das linhas. Segundo Müller,<sup>109</sup> nestes pontos eram concentrados os produtos agrícolas destinados à exportação e os materiais importados para o Brasil, o que demandava armazéns e pessoal para carga, descarga, estocagem e controle das operações comerciais. Além disso, estes locais também comportavam os equipamentos de manutenção das linhas, como oficinas, pátios e rotundas, aumentando ainda mais a quantidade de funcionários ligados à companhia, e com isso mais demanda por habitação.

Como exemplo, destaca-se o caso de Santa Maria, no Rio Grande do Sul, que se tornou um importante entroncamento, e atraiu outros tipos de moradores, como comerciantes e prestadores de serviços, que contribuíram para a formação de muitas das atuais cidades situadas ao

109 MÜLLER, Christine. *Vila Ferroviária Ponte Preta.- Campinas, SP.- Passado e Futuro*. Dissertação de Mestrado. Campinas: Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2006. P. ?

longo das linhas.

As Companhias costumavam se responsabilizar por todos os reparos e serviços necessários, mantendo grupos de funcionários dedicados à manutenção periódica dos edifícios utilitários e residenciais. Os conjuntos, portanto, mantinham sempre o mesmo padrão homogêneo de acabamento, sem refletir o gosto pessoal dos ocupantes.

Além das residências e dos equipamentos utilitários, como armazéns, escolas, hospitais e igreja, era frequente a presença de clubes nas vilas das companhias, semelhante ao que acontecia nos bairros operários da fábricas. Nestes locais, os funcionários passavam suas horas de folga praticando esportes, como o futebol, por exemplo, que foi trazido pelos ingleses que construíram as primeiras linhas férreas. Estes espaços, assim como as praças, parques e clubes recreativos, também colaboravam para coibir hábitos considerados nocivos e que pudessem prejudicar o bom andamento das relações empresariais.<sup>110</sup>

Vejamos quais as principais tipologias adotadas pelas Companhias Ferroviárias, que foram adotadas em todo o país, com variações conforme a origem da empresa e o status dos funcionários, e clima da região.

### Os principais tipos de implantação

Destacam-se três principais modelos de implantação: (1) as habitações dentro dos edifícios das estações; (2) as casas implantadas ao longo da linha e os complexos ferroviários - de forma individual ou em blocos; e (3) as vilas ferroviárias. Em todos os casos, buscava-se seguir os princípios de funcionalidade, otimização, racionalidade e padronização.

Como vimos, um exemplo do primeiro caso foi a Estação de Teresina, Piauí, onde a unidade habitacional do agente da estação foi instalada no segundo pavimento do edifício da estação.

O segundo caso era utilizado para edifícios destinados a poucos funcionários responsáveis por determinado trecho da linha. Na maioria das vezes, não chegavam a configurar uma "vila", mas apenas um agrupamento

110 FINGER, Anna Eliza. 2009, p.80-81.



de casas, que poderiam estar voltadas para a linha férrea, para uma rua paralela ou perpendicular a ela, ou implantadas ao redor do pátio da estação. Era comum que os lotes isolassem a área da Estação do restante da cidade, colaborando com a segurança do local. A Companhia Estrada de Ferro Central do Piauí, por exemplo, edificou diversos conjuntos de casas para seus funcionários seguindo esse modelo.<sup>111</sup>

Já no caso das vilas, em geral havia uma proposta urbanística bem definida, ruas retilíneas e lotes regulares. As ruas eram hierarquizadas, diferenciadas em principais, coletoras e de serviços, o que influenciava a distribuição das unidades: nas ruas principais ficavam os funcionários mais graduados, e nas secundárias, os menos graduados.

A tipologia dos edifícios também ressaltava a hierarquia industrial. Segundo Moreira,<sup>112</sup> enquanto operários menos graduados ficavam em habitações menores, frequentemente geminadas ou na forma de longas “fitas”, os funcionários de cargos mais elevados eram dispostas de forma isolada, no centro de terrenos mais amplos, e posicionadas estrategicamente em locais onde permitissem certo controle sobre determinado trecho da vila. Em geral, os edifícios seguiam o mesmo padrão de alinhamento, dando o aspecto de ordenação ao conjunto e reforçando o caráter disciplinador das vilas.

Assim, percebemos que no plano urbanístico também foram aplicados os preceitos do sistema de produção industrial. Correia resume esses aspectos:

*“(...) o olhar vigilante dos chefes encontra correspondência no de vigias e vizinhos; as fileiras ordenadas de máquinas, na distribuição regular das casas; a hierarquia das categorias profissionais, na diferenciação das moradias. A busca de controle da empresa sobre as atividades externas ao trabalho dos*

*operários refletia, de um lado, a lógica de controle e tempo de coordenação geral das atividades, inerente à produção industrial; de outro, indicava uma busca de moldar e uniformizar o comportamento do trabalhador, encontrando paralelo no caráter repetitivo da produção industrial, que lhe permitisse reproduzir indefinidamente o mesmo modelo com uniformidade e precisão.”<sup>113</sup>*

### As principais tipologias arquitetônicas

As habitações isoladas ofereciam uma maior privacidade aos ocupantes, enquanto as habitações em bloco ou fita, uma maior economia. Quanto mais elevado o status do ocupante, mais isolada e privativa era a edificação. Destacamos, então, as características dos principais tipos encontrados nas moradias para operários fabris e ferroviários.<sup>114</sup>

- **Habitação isolada** - Em geral destinada aos funcionários mais graduados, tais como engenheiros-chefe, chefes de estação e funcionários administrativos de maior responsabilidade. Eram amplas e possuíam maior número de dependências. Costumavam situar-se no centro de amplos lotes, com varandas, jardins e quintais. Tinham estilo mais refinado, com ornamentos desvinculados da funcionalidade e, em geral, reproduzindo tendências da época nos países de origem das companhias.
- **Habitações geminadas** - Implantadas em pares, destinavam-se a funcionários intermediários. Apresentavam estética mais simples, além de terrenos e espaços internos menores que os das habitações isoladas. Ainda assim, eram localizadas de forma estratégica nas vilas, de forma a exercer controle sobre os demais operários. Em muitos casos estas tipologias apresentavam alpendres frontais e jardins laterais.

111 Idem, p.81-82

112 MOREIRA, Danielle Couto. *Arquitetura Ferroviária e Industrial: o caso das cidades de São João del Rei e Juiz de Fora (1875-1930)*. Dissertação de Mestrado. USP. - Escola de Engenharia de São Carlos: São Carlos, 2007. p. 100.

113 CORREIA, Telma de Barros. 1998, p. 17

114 Para maiores informações sobre as definições de pesquisadores sobre a Habitação para o trabalhador, ver glossário anexo, no final desta pesquisa.



• **Habitações em blocos ou fita** - Destinavam-se aos demais operários. A opção entre um modelo ou outro dependia do tipo de organização urbana desejada. Cada bloco de habitações, em geral, ocupava uma quadra, enquanto o modelo em fita costumava ser usado para assentamentos ao longo das linhas, sem formação de quarteirões.

Os edifícios contínuos, com paredes em comum e lotes estreitos, geravam economia de material. Possuíam poucos cômodos; em geral, apenas uma sala, uma cozinha e alguns quartos, com corredor lateral. As fachadas tinham aberturas para prover ventilação.

As habitações em bloco tinham número variado de unidades, dispostas lado a lado, geralmente ocupando duas laterais opostas da quadra. A ornamentação era bastante simplificada, restringindo-se às molduras de portas e janelas, platibandas, ou à aplicação de alguma inscrição, em sua maior parte na empena dos telhados. Estes, por sua vez, podiam ter cumeeira paralela ou perpendicular ao alinhamento do lote e ao caimento das águas.

Nos modelos em fita, o acesso e a fachada frontal do lote podia se dar pelo pátio ferroviário, pela linha, ou por uma rua paralela à linha.

Os "Alojamentos de Solteiros" não eram tão frequentes em vilas ferroviárias, sendo mais comum em vilas fabris. Tais alojamentos atraíam trabalhadores solteiros, muitos de origem humilde e sem maiores expectativas, que precisavam entrar no mercado de trabalho sem ter de sustentar uma casa. Estes operários eram bastante vantajosos para as fábricas, pois se submetiam a salários mais baixos, e dispunham de todo o seu tempo para se dedicar à Companhia.

Tais alojamentos consistiam em um galpão com beliches, que podiam ser distribuídas em um único espaço ou uma série de pequenos quartos dispostos lateralmente em fita. Possuíam também banheiro e cozinha coletiva. Sem espaços de convívio social.

Nas vilas ferroviárias, principalmente naquelas afastadas de outros núcleos urbanos, era comum encontrar pensões e hospedarias, sem

padrão de tipologia. Além destas, havia edifícios não residenciais de cunho social e de lazer usados pelos ferroviários, como os clubes, cinemas, teatros, igrejas, escolas e sindicatos. Tais edifícios possuíam ornamentos que os distinguiam dos demais, e eram dispostos em pontos nobres.

Já edifícios como armazéns, mercados e marcenaria funcionavam em locais mais convenientes para os moradores, e também próximos à linha férrea, para facilitar o abastecimento. Dificilmente contavam com elementos ornamentais.

Quando havia hospitais nesses núcleos ferroviários, não ficavam tão próximos do núcleo habitacional, mas possuíam fácil acesso, atendendo muitas vezes a população das cidades, além dos habitantes da vila.

Portanto, este capítulo mostrou as principais características da arquitetura produzida no Patrimônio Industrial, como foram inseridos os novos materiais e os novos tipos de edifícios e de habitação para o operário fabril e ferroviário. Com tais informações em mente, veremos a seguir como esses conceitos analisados tiveram influenciaram o processo de industrialização no Nordeste brasileiro e particularmente no Estado de Sergipe.



### CAPÍTULO III - O PATRIMÔNIO INDUSTRIAL NO NORDESTE



## CAPÍTULO III - O PATRIMÔNIO INDUSTRIAL NO NORDESTE

### 3.1 CONTEXTO REGIONAL<sup>1</sup>

No Nordeste do Brasil, a base da economia colonial era o engenho de açúcar. O senhor de engenho era proprietário da unidade de produção de açúcar, usava mão de obra africana escrava e tinha como objetivo principal vender açúcar para o mercado europeu. Além do açúcar, destacou-se também a produção de tabaco e algodão. As plantações ocorriam no sistema plantation, ou seja, grandes fazendas produtoras de um único produto, visando o comércio exterior.

Nesse período, a sociedade era marcada pela grande diferenciação social. Os senhores de engenho detinham poderes políticos e econômicos. Abaixo dessa camada social, aparecia uma classe média formada por trabalhadores livres e funcionários públicos, e na base da sociedade, estavam os escravos.

A casa-grande era a residência da família do senhor de engenho, onde moravam, além da família, alguns agregados. O conforto da casa-grande contrastava com a miséria e as péssimas condições de higiene das senzalas, onde viviam os escravos.

O governo brasileiro foi pressionado pela Inglaterra a tomar providências quanto à escravidão no Brasil. O primeiro passo foi dado em 1850, com a extinção do tráfico negreiro. Vinte anos mais tarde, foi declarada a Lei do Ventre-Livre, de 28 de setembro de 1871, que tornava livres os filhos de escravos que nascessem a partir de sua promulgação. Em 1885, foi aprovada a Lei Saraiva-Cotegipe, ou dos Sexagenários, que beneficiava os negros de mais de 65 anos. Somente após a Lei Áurea, assinada pela Princesa Isabel em 13 de maio de 1888, a liberdade foi concedida a todos os negros no Brasil.

Entretanto, onde passariam a residir tais ex-escravos? Fora das

1 As informações iniciais desde capítulo, p. 93 a 113, foram pesquisadas na ocasião da elaboração da dissertação de mestrado: BOMFIM, Suzete Santos. *A Moradia do operário no Brasil O caso da Vila Santa Cruz, Estância/SE*. Dissertação de Mestrado. Universidade de Brasília, Brasília, 2007.

fazendas onde trabalhavam, houve o primeiro grande problema de moradia. As senzalas foram modificadas e melhoradas para absorver os trabalhadores livres e imigrantes estrangeiros. Os ex-escravos, sem opção digna de moradia, passaram a viver em palhoças e mocambos.

### O Difícil Cotidiano dos Escravos

*“As condições de vida do escravo rural variaram de fazenda para fazenda: embora não fosse regra geral, houve fazendeiros que se preocuparam em manter os seus escravos sadios, pois deles dependia o bom andamento dos trabalhos na lavoura. Desta forma, a sorte do escravo - um melhor ou pior tratamento - estava sujeita, praticamente, ao temperamento do fazendeiro. O que prevalecia, quase sempre, eram os maus tratos, o desprezo. São inúmeros os relatos de época denunciando as atrocidades cometidas contra os escravos, os desmandos, o despotismo e a sua total impunidade.”<sup>2</sup>*

As senzalas eram edificações alongadas, de forma retangular, ou edificações que se estendiam ao redor de um quadro central. Em geral, eram construídas de pau-a-pique, mas houve também as construídas de pedras ou tijolos. A cobertura podia ser de sapé, de telha capa e canal. Raramente as senzalas possuíam piso revestido, o mais comum eram os pisos de terra batida.

*“As senzalas mais precárias - as da taipa de mão, ou pau-a-pique, e cobertura de sapé - não sobreviveram ao tempo, (...). Em geral, foram demolidas ainda no século XIX, quando os fazendeiros, pressentindo a mudança iminente do trabalho escravo para o livre, as puseram abaixo, substituindo-as por casinhas separadas de quatro cômodos, mais adequadas às famílias de trabalhadores europeus, que começavam a chegar*

2 BENINCASA, Vladimir. *Velhas Fazendas. Arquitetura e cotidiano nos campos de Araraquara. 1830-1930*. Ed. Edufscar. São Carlos, 2003. pg. 181.



em grande número. As senzalas mais bem edificadas tiveram fim diferente, acabaram sendo subdivididas e adaptadas para abrigar as famílias de imigrantes. Outras senzalas acabaram sendo transformadas em edificação de uso misto, com várias funções ao mesmo tempo, como as de depósitos, armazéns, de moradias, etc.”<sup>3</sup> (...) “No entanto, em geral, o aspecto das senzalas era aviltante: sujas, pouco ventiladas e iluminadas, com apenas uma porta de entrada e nenhuma abertura para o exterior. Estas, quando havia, possuíam grades, a fim de evitar possíveis fugas. Algumas possuíam aberturas de trinta a quarenta centímetros junto ao beiral, também protegidas por gradeamento de madeira, de modo a garantir a ventilação em seu interior. As divisões internas, quando havia, formavam pequenos cubículos, com pouco ou nenhum mobiliário: em algumas, apenas esteiras, cobertores e palha; em outras, tarimbas e jiraus.”<sup>4</sup>

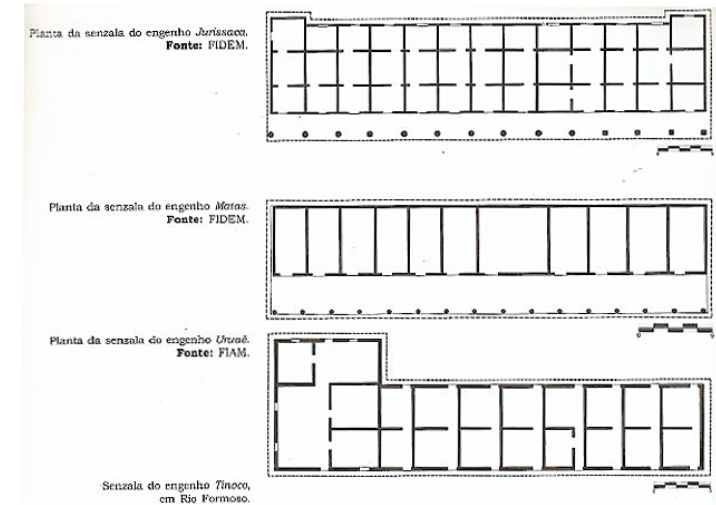
O chamado “quadrilátero principal” do engenho de açúcar, constituído pela casa-grande, capela, fábrica e senzala, retrata as relações de produção do açúcar. Seu arranjo sobre a topografia e os diferentes materiais utilizados em cada edifício reflete a hierarquia social e o sistema de valores dessa sociedade.

“Analisando alguns engenhos, observamos que, embora existissem algumas vinculações entre os vários edifícios que formavam o engenho, como os binômios casa-grande/capela e fábrica/casa-de-purgar, não existia um modelo planimétrico rígido. O zoneamento, refletindo a estrutura social, é bem mais vertical: casa-grande e capela no alto, instalações fabris e moradas de trabalhadores na parte baixa. Entre as casas de engenhos do século XVIII, no Recôncavo Baiano, distinguem-se, basicamente, três tipos de plantas. O primeiro é formado pelas casas com pátio interno, de forma tendente ao quadrado, com três e até quatro pavimentos. Edifícios de pátio interno foram introduzidos no Brasil provavelmente por influência dos tratadistas do Renascimento. De qualquer forma nota-se, nestes edifícios, a intervenção de profissionais com formação erudita, arquitetos e pintores.”<sup>5</sup>

3 BENINCASA, Vladimir. 2003. p. 184.

4 Ibid. p. 190.

5 AZEVEDO, Erterzil da Berenstein de, 1990, p. 141



Plantas baixas de senzalas. Fonte: Engenho&Arquitetura, tipologia dos edifícios dos antigos engenhos de açúcar de Pernambuco. Ed. Fundação Gilberto Freire, Recife, 1998.



Vista duma antiga senzala sendo apropriada para habitação operária. Fonte: Engenho&Arquitetura, tipologia dos edifícios dos antigos engenhos de açúcar de Pernambuco. Ed. Fundação Gilberto Freire, Recife, 1998.





Entre as senzalas do Recôncavo Baiano analisadas por Esterzilda Azevedo, em seu livro *Arquitetura do Açúcar*, muitas formavam um grande pavilhão, constituído por oito conjuntos de três cubículos, que se estendiam de fachada a fachada, ventilados apenas por uma porta de ingresso e outra de saída. Cada cubículo media aproximadamente 6m<sup>2</sup>. Um outro tipo de senzala utilizado naquele período tratava-se de um pavilhão alongado, situado entre a casa-grande e a fábrica, e recoberto por telhado de duas águas, uma das quais se prolongava para formar a varanda-corredor, que era sustentada por esteios de madeira.

*“No meio rural, de onde as notícias pouco saíam, esses abusos foram sempre mais freqüentes do que nas cidades. Inclusive crianças eram açoitadas. Os negros eram castigados em geral por embriaguez, roubo, fuga e pela “preguiça”, esta castigada a qualquer momento com chicotadas ou bofetões distribuídos de passagem. Os abusos só terminariam com a Abolição, pois os fazendeiros, mesmo sabendo da sua inevitabilidade, mesmo incentivando a imigração estrangeira, revelaram até o fim o seu apego à escravidão.”*<sup>6</sup>

A adaptação à nova vida de libertos após o fim da escravidão, porém, não foi nada fácil para os ex-cativos. O preconceito da atualidade ainda é resquício dessa época, lamentável para o perfil cultural da sociedade brasileira. A visão então existente sobre os escravos pode ter influenciado fortemente a forma como os industriais tratavam os seus operários. Inclusive, a localização das vilas operárias, próximas às fábricas, sob o olhar vigilante do industrial, pode ser comparada à localização das senzalas da Casa-Grande, sob a vigilância do Senhor de Engenho.

## Industrialização Nordestina

A industrialização chegou ao Nordeste quando já estava consolidada em São Paulo e no Rio de Janeiro. No Sudeste do país, a maioria das

6 BENINCASA, Vladimir, 2003, p. 191

indústrias era voltada para produtos manufaturados. Já no Nordeste, onde havia o predomínio da agricultura e do cultivo da cana-de-açúcar, o início da industrialização se deu na transformação do engenho em usina.

A base da economia nordestina era essencialmente agrária, com o cultivo da monocultura como motor principal dessa economia.

*“A casa-grande, embora associada particularmente a um engenho de cana, ao patriarcalismo nortista, não se deve considerar expressão exclusiva do açúcar, mas da monocultura escravocrata e latifundiária em geral: criou-a no Sul o café tão brasileiro como no Norte o açúcar”*<sup>7</sup>.

Principalmente em Pernambuco e no Recôncavo Baiano, o desenvolvimento patriarcal e aristocrático ocorreu à sombra das grandes plantações de açúcar.<sup>8</sup>

Os ex-escravos, sem sua moradia nas fazendas, as senzalas, começaram a criar sua própria habitação:

*“Terminando o tempo do patriarcalismo rural, de que os engenhos bangüês com as suas casas grandes isoladas, procurando bastar-se a si mesmas, foram os últimos representantes no Norte e seus substitutos no Sul, as fazendas mais senhoriais de café e as estâncias mais afidalgadas no gênero de vida de seus senhores; é iniciado o período industrial das grandes usinas de açúcar e das fazendas... Também no interior, as senzalas foram diminuindo e engrossando a população das palhoças, dos cafuás e dos mucambos (SIC): trabalhadores livres quase sem remédio, sem assistência e sem amparo das casas grandes.”*<sup>9</sup>

Os mocambos geralmente tinham cobertura de palha, que protegia do sol e das chuvas. Suas paredes eram executadas com duas ou três

7 FREYRE, Gilberto. *Casa-Grande e Senzala*. 30 ed. Recife: Record, 1992, p. LXIII

8 FREYRE, Gilberto, 1992, p. 17

9 FREYRE, Gilberto. *Sobrados e Mucambos. Introdução à História da Sociedade Patriarcal no Brasil*. 8a ed. Recife: Record, 1990, pg. 153



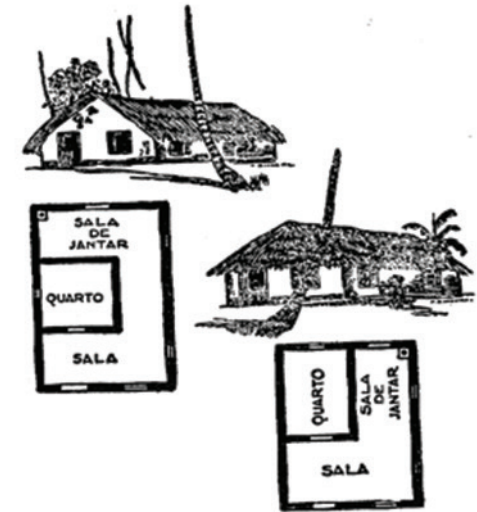
camadas de sapé, e a disposição dos cômodos era muito simples: um quarto entre duas salas separadas por um corredor, ou um quarto e uma sala em “L”. Todos os cômodos possuíam abertura para ventilar e iluminar, diferente das alcovas dos sobrados burgueses.

Houve muita resistência da nova burguesia agrário-industrial com relação a esses tipos de habitação, porém, segundo certos estudiosos, era a solução mais adequada ao clima local.

*“A iluminação e a ventilação fazem-se pelas aberturas vastas do frontão e realizam-se de modo muito mais perfeito do que seria lícito esperar, se se fizessem através de janelas, mesmo as mais altas possíveis. Esse sistema de ventilação é o mesmo que se encontra na sub-região levantina - zonas urbana, sub-urbana e rural - no Nordeste... A casa ideal para as regiões tropicais do Brasil não seria a que desprezasse o material empregado pelos indígenas e pelos africanos... Na ânsia de ‘modernizar’ as condições de habitação pobre, isto é, americanizá-la ou europeizá-la pelo emprego do ferro e outros ‘excelentes condutores de calor’, proibindo-se o uso de ‘ripá’ na construção das casas e reduzindo-se ao mínimo o emprego da madeira como material desprezivelmente arcaico....Os que ingenuamente ou para enfeite de seus programas de um messianismo simplista ou cenográfico, vem se considerando o mucambo ou a palhoça de nossa vida e querendo resolver o problema da habitação proletária no Norte do Brasil, proibindo o uso da palha na construção de casas pequenas, vem colocando o problema em termos falsos e inteiramente antibrasileiros e antiecológicos. O mucambo higienizado com saneamento e piso, parece ser solução inteligentemente ecológica e econômica do nosso problema de habitação proletária no Norte do país. (...)”A verdade, porém, é que desde os fins do século XVIII, foi se verificando no Brasil - nas áreas mais europeizadas - considerável invasão das atividades industriais e até mercantis por gente nobre mais afoita em desembaraçar-se do preconceito ruralista”.*<sup>10</sup>

No setor açucareiro, eram contratados trabalhadores temporários só para o período da safra da cana-de-açúcar. Era um tipo de mão de obra diferente do operariado do eixo Rio de Janeiro - São Paulo.

*“...é comum às fábricas localizadas em meio rural - particularmente as grandes indústrias*



Mocambos Nordestinos  
Fonte: Gilberto Freyre, Sobrados e Mocambos, p. 207

<sup>10</sup> Ibid. p. 231-233.



*agrícolas, mais sujeitas às variações sazonais de produção - de terem sua força de trabalho bipartida em operários fixos que trabalham o ano todo e operários sazonais.”<sup>11</sup>*

Os operários nordestinos que trabalhavam nas usinas açucareiras passavam por maus tratos. Mas como teriam tais industriais consciência para dar um tratamento digno aos seus operários num período pós-escravidão? Um dos primeiros presidentes do Sindicato dos Trabalhadores Industriais do Açúcar de Pernambuco declarou:

*“Antes da nossa gestão, apareceram coisas isoladas (em resposta a pergunta sobre greves não patrocinadas pelo sindicato), assim, nas usinas, não é? Eu tenho conhecimento que houve. Por exemplo, no começo do sindicato, eu tive conhecimento que houve uma greve na usina Santa Terezinha. Mas nós ainda não estávamos à frente do sindicato. (Pergunta: era por salário também?) Não, não posso informar o motivo, os motivos eram muitos, não é, mas eu não sei dizer porque ainda não estava na nossa gestão, tínhamos conhecimento por alto. Agora, tínhamos conhecimento, e que sabemos, porque tivemos oportunidade de falar com os operários, é que todos aquelas que, na sua maioria foram massacrados e botados para fora. Após a volta ao trabalho, foi colocado um trem de cana, de carros, e tirados os objetos, a mobília dessa gente toda, pôs-se em cima desses vagões da carregar cana, e levados pra estação de Palmares e sacudido lá na estação de Palmares, e cada um que tomasse seu destino como bem entendesse...”<sup>12</sup>*

Percebe-se que os operários despedidos eram humilhados, despejados, sem prazo para reorganizar a vida, esvaziar a casa.

<sup>11</sup> LEITE LOPES, José Sérgio. *Mudança Social no Nordeste: A Reprodução da Subordinação*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979, p.49

<sup>12</sup> LEITE LOPES, Sérgio, pg.55

Com a industrialização no Nordeste, a necessidade de habitação popular foi parcialmente suprida com a implantação das Vilas Operárias. Porém, com a chegada das fábricas têxteis, parte da população não se adaptou às jornadas exaustivas e à moradia nas vilas operárias, tendo que abandonar o seu roçado, pois antes viviam em mocambos com pequeno lote de terra cultivável.

Algumas vilas foram instaladas ao redor das fábricas, como é o caso da fábrica Navarro, em Pernambuco, que quis separar seus operários da relação de convívio com outros camponeses ou pescadores da vizinhança.

*“Distando do Recife (algumas poucas) léguas, (Navarro) a esse tempo se apresentava ao observador comum como um lugar renegado do progresso, com a pequena fábrica de tecidos nos últimos arrancos de vida de uma miserável população, subnutrida e doente, alojada em palhoças (...) (O novo dono) ao ficar de posse de Navarro, com a quase desmantelada fábrica de tecidos, em 1904, tratou logo de melhorar as condições de vida daquela gente, e determinou que seus filhos se pusessem à frente do empreendimento, com sua supervisão... A primeira medida foi a construção de uma vila de casas de tijolo e telha, em substituição às infectas e miseráveis palhoças que alojavam o operário e suas famílias”.*<sup>13</sup>

As indústrias que se localizavam no interior, longe dos centros urbanos, tinham características semelhantes. Os donos das fábricas mais afastadas construíam alojamento para os operários, pois o aluguel de casas da vila operária buscava assegurar a assiduidade e a pontualidade dos operários. Essa proximidade também colaborava com a exigência de horas extras, em um estado de “prontidão permanente”.

Alguns operários resistiram à imposição das fábricas e continuaram nos seus mocambos e roçados. Esse caso do nordeste do Brasil é bem

<sup>13</sup> Ibid, p.63



particular, pois mesmo que os povoados fossem distantes da fábrica, a população preferia morar na sua casinha de interior. Existia um tipo de expediente incomum nas indústrias do nordeste açucareiro, de meio-dia à meia-noite, para que o operário tivesse a manhã livre para trabalhar no seu roçado.

Essa resistência encontrada na população local em se adaptar às novas regras de moradia fez com que essa fábrica pernambucana recrutasse força de trabalho na Paraíba, Alagoas e Rio Grande do Norte, pois em “terra estranha” os novos trabalhadores se adaptariam às condições de vida impostas.

Comparando a fábrica Navarro, uma indústria têxtil, com as usinas de açúcar, que adaptaram as senzalas dos engenhos para moradia de trabalhadores temporários, vemos a nítida diferença entre o operariado têxtil e o das usinas. O têxtil se adaptava ao estilo de moradia das vilas, vigentes em várias partes do mundo; já o operariado do setor açucareiro estava ligado a uma tradição dos arruados e senzalas.

No entanto, ainda há semelhança quanto à imobilização da força de trabalho através da moradia. A subordinação da vida doméstica ficava atrelada à vida no trabalho.

*“... A concessão e controle de recursos acessórios à moradia, tais como lenha, água, luz e roçadas eventuais em contrapartida de baixos salários, são fenômenos comuns à usina e à fábrica têxtil de tal modo que o operário do açúcar que se transfere para a fábrica têxtil encontrará um contexto familiar de subordinação dos trabalhadores ao patrão. Com efeito, uma certa independência do lado da força de trabalho existe no sentido usina-fábrica têxtil, os operários do açúcar indo procurar emprego ou sendo recrutados... tais fatos se acrescentariam às informações empíricas existentes lastreando afirmações como a de se a classe operária existente no Nordeste açucareiro-têxtil, com seus segmentos urbanos e rurais, havia se formado ao*

*longo de toda uma tradição de confrontação aberta com a burguesia açucareira-têxtil...”<sup>14</sup>*

Outra semelhança entre as indústrias do Sudeste e do Nordeste também se evidencia na contribuição para o crescimento das cidades, por se instalarem tanto na periferia das grandes cidades como nos interiores mais afastados. Constatamos isso em São Paulo, Rio de Janeiro, e na cidade de Recife: Jaboatão, São José e Afogados. No interior da Paraíba destaca-se Rio Tinto, e no interior de Pernambuco, a já mencionada Navarro.

Todavia, a formação das fábricas e Vilas Operárias no Nordeste tem suas particularidades. Como visto, a carga horária do operário sofreu alterações para se adaptar ao trabalho no campo; existiam operários temporários contratados apenas para a período da safra de cana-de-açúcar; e boa parte dos operários preferia morar em sua própria casa, mesmo distante das fábricas.

Detalharemos a seguir exemplos de núcleos fabris da região Nordeste, como a cidade de Pedra, no sertão de Alagoas, a cidade de Paulista, em Pernambuco, e Rio Tinto, na Paraíba.

### Núcleo Fabril de Pedra, Alagoas

O Núcleo Fabril de Pedra, situado no sertão de Alagoas, é um bom exemplo de como a industrialização influenciou a vida do nordestino. Delmiro Gouveia, um personagem muito polêmico, com admiradores e inimigos, foi seu criador.<sup>15</sup>

A trajetória empresarial de Delmiro Gouveia se deu entre os estados de Alagoas e Pernambuco. Inicialmente serviu de intermediário entre os produtores de peles de cabra, carneiro e couros de boi espalhados por todo o sertão nordestino e os comerciantes estrangeiros sediados em

<sup>14</sup> Ibid. p. 82

<sup>15</sup> Ele nasceu em Ipu, no Ceará em 1863. Em 1868, a família mudou-se para Goiana-PE, após a morte do seu pai. Com o falecimento da mãe, em 1878, Delmiro Gouveia foi para Recife e começou a trabalhar como cobrador na “Brazilian Street Railways Company”.



Recife. Depois trabalhou para a *Keen Sutterly & Co.*, da Filadélfia. Em 1892, tornou-se gerente da filial da empresa americana. No ano seguinte, quando a matriz faliu, ele comprou seus escritórios em Recife e fundou a Delmiro Gouveia e Cia.. Associou-se à firma *L. H. Rossbch, Brothers* de Nova York e, com seu apoio financeiro, desbancou todos os concorrentes.

Embora tenha chegado a presidir a Associação Comercial, Delmiro Gouveia se indisputou com os oligarcas da família Rosa e Silva, que governava o Estado de Pernambuco. Sua refinaria foi boicotada pelos produtores e seu mercado incendiado. Faliu, foi perseguido e, sob ameaça de prisão, viu-se obrigado a fugir para o vizinho Estado de Alagoas, terminando por se instalar no distrito de Pedra.<sup>16</sup>

*“Em 1903, Delmiro tornou-se proprietário de uma fazenda em Pedra, no sertão de alagoas, na qual centralizou seu comércio de peles. Em 1913, construiu uma usina hidrelétrica na cachoeira de Paulo Afonso, para fornecer energia à fábrica de linhas de costura que inaugurou no ano seguinte. Com a fábrica, criou no interior da fazenda um núcleo fabril, dotado de habitações, comércio, hotel, escolas e equipamentos de lazer. Em 1917, foi assassinado em Pedra.”<sup>17</sup>*



Região circunscrita é a localização de Pedra, hoje uma cidade chamada de Delmiro Gouveia. Fonte: Mapa extraído do site oficial do Governo de Alagoas.

Delmiro Gouveia era visto por seus admiradores como um grande empreendedor. Embora contasse entre seus sócios com os italianos Lionello Iona e Guido Ferrario e com o inglês John Krause, e tivesse entre seus funcionários técnicos contratados em Glasgow e o engenheiro italiano Luigi Borela, sua fama de ressaltar o Brasil, e em especial o Nordeste, se destacava sempre.

No decorrer de sua trajetória, Delmiro consolidou uma reputação de empresário ousado e inovador. Em 1889, ele inaugurou em Recife o grande mercado do “Derby”, um complexo comercial e de lazer, que incluía mercado, hotel, cassino, velódromo, parque de diversões e loteamento residencial, e que foi a primeira instalação da cidade a ser servida de energia elétrica.

*“Depoimentos de observadores da época revelam a admiração causada pelo Derby nos segmentos da população do Recife e seu orgulho diante desse empreendimento que parecia colocar a cidade em sintonia com o que havia de mais moderno e de bom gosto no mundo de então.”<sup>18</sup>*

Em 1910, Delmiro negociou com o empresário americano Moore uma parceria para a criação

16 <<http://www.terra.com.br/istoe/biblioteca/brasileiro/empreendedor/emp13.htm>>

17 CORREIA, Telma de Barros. *Pedra: Plano e cotidiano operário no sertão*. Campinas-SP: Papyrus, 1998. pg. 188

18 CORREIA, Telma de Barros. p. 193



de uma concessionária para fornecimento de energia elétrica para estados do Nordeste. Ele contaria com o capital americano desde que obtivesse a concessão de uso da cachoeira de Paulo Afonso para fornecimento da energia às cidades.

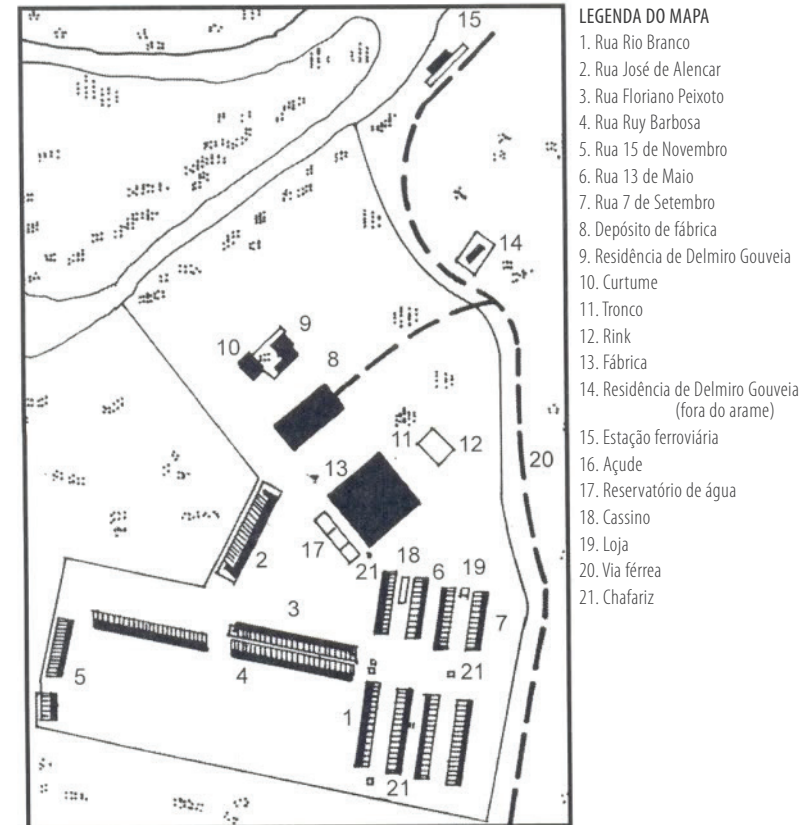
Delmiro Gouveia visitou a Exposição Universal de Chicago, de 1893, e a Exposição Universal de Paris, de 1900. Muito provavelmente, tais eventos o influenciaram na decisão de impulsionar seus projetos.

*“A arquitetura das construções erguidas especialmente para sediar as exposições constituía-se em um dos elementos centrais na estratégia de sedução das massas pela mercadoria e pelas inovações técnicas que fundamentou tais eventos. Tais construções compartilhavam de uma nova noção de monumentalidade, que inseria os motivos do ecletismo em projetos que exploravam a ampla disponibilidade de recursos e as novas possibilidades técnicas. O projeto do Mercado do Derby foi profundamente marcado por esses valores arquitetônicos, revelando particular inspiração no Fisheries Building, projetado para a Exposição de Chicago por H. Ives Cobb.”<sup>19</sup>*

Tais exposições foram também locais de divulgação de novos modelos de gestão dos trabalhadores, inclusive no campo da moradia e da criação de núcleos fabris. Modelos de habitação higiênica e confortável para operários foram exibidos, enfatizando-se os efeitos positivos que proporcionariam em suas condutas e as vantagens resultantes do patrão. Isso explica as muitas semelhanças entre as fábricas e vilas operárias no Brasil e no Mundo.

As iniciativas empresariais eram bem arrojadas, e dependiam de concessões públicas, como, por exemplo, isenção de impostos. Delmiro às obteve graças as suas alianças políticas, tanto em Pernambuco como em Alagoas.

O empreendimento de Pedra, que incluía núcleo fabril, fábrica, curtume, fazendas, usina hidrelétrica, açudes, sistema de abastecimento de água e aproximadamente 520 quilômetros de estradas, não existiria facilmente sem as concessões políticas. Delmiro conseguiu tudo isso graças



Implantação do Complexo Fabril em Pedra, Delmiro Gouveia. Fonte: CORREIA, Telma, 1998, p.204

<sup>19</sup> Ibid, p.195



Fonte: site <http://amigosdedelmirogouveia.blogspot.com.br/2010/09/vila-operaria-258-casas.html>



Reprodução da Rua Barbosa por Luciano Bispo, pintada na parede de um posto de combustível em Delmiro Gouveia. Fonte: site <http://amigosdedelmirogouveia.blogspot.com.br/2010/09/vila-operaria-258-casas.html>

às suas relações com os governadores alagoanos do período.

*“Do governo de Alagoas obteve o direito de posse de terras devolutas no município de Água Branca, auxílio para a construção de açude em Pedra, isenção de impostos para a fábrica de linhas, concessão para captar energia elétrica na cachoeira de Paulo Afonso, permissão para conduzir fiação para qualquer parte do estado, isenção de impostos estaduais e municipais relativos à produção de energia, isenção de impostos para a importação de algodão e recursos para financiar parte das obras de construção de estradas ligando Pedra a outras localidades”.*<sup>20</sup>

Havia um trunfo em suas mãos, que usava para conseguir o que precisava com os parceiros políticos. Além de favores, Delmiro oferecia votos. Com sua personalidade dominadora e influente, muito provavelmente tinha o controle dos votos entre seus fornecedores, locatários do mercado e operários das várias empresas que possuía. No caso de Pedra, o programa de alfabetização dos operários era uma forma de indução de pensamento e ações. Sem dúvida, isso não agradava seus adversários políticos.

### O Cotidiano da Vila Operária em Pedra

Muitos admiravam a postura de Delmiro Gouveia ao comandar o complexo fabril de Pedra. Porém, havia conflitos com vizinhos poderosos - também “coronéis” - e tanto ele como os gerentes de sua fábrica entraram em conflito com operários e moradores do lugar.

Em Pedra, havia excessivos regulamentos e extrema rigidez nas formas de punição. A violência que permeava as relações sociais no capitalismo e o autoritarismo que caracterizou o cotidiano de vilas operárias e núcleos fabris ao redor do mundo não foi diferente ali.

*“Na extremidade da fazenda próxima ao povoado e à ferrovia, construiu currais, açude, uma residência e prédios para abrigar um curtume. Em 1912, com a decisão de implantar uma fábrica de linhas no local, foi iniciada a construção do núcleo fabril, que incorporou essas primeiras edificações. Entre moradores e contemporâneos o núcleo era referido como Fazenda Rio Branco, Fazenda da Pedra, Vila Operária da Fazenda Rio Branco ou simplesmente como “a Pedra”, ao passo que a povoação preexistente era chamada Pedra Velha ou “cidade livre”.*<sup>21</sup>

<sup>20</sup> Ibid. p.196

<sup>21</sup> Ibid. p. 205



Pedra foi inteiramente idealizada por Delmiro Gouveia e edificada sob seu comando. Nele se centralizavam todas as decisões, desde as obras de construção até o maquinário e a contratação do operariado. Em 1917, havia cerca de 250 casas, chafarizes, lavanderias e banheiros coletivos, loja, padaria, farmácia e feira semanal, escolas, médico e dentista, cinema, pista de patinação, banda de música, posto do Correio e Telégrafo. Conforme Hildebrando Menezes, *"repetia sempre que não queria mestres a orientarem a execução das suas obras. Preferia homens que cumprissem bem as suas ordens e executassem os seus planos."*<sup>22</sup>

O complexo tinha sete ruas largas e regulares, também muitos espaços desocupados, um deles, na frente da fábrica, chamavam de "Praça". A maioria dos operários da fábrica morava em casas de alvenaria alugadas ou cedidas pela empresa. O aspecto regular de suas construções e o silêncio de suas ruas testemunhavam uma condição singular. Não se tratava de uma cidade comum, mas de um empreendimento privado. O complexo "Fábrica-Vila Operária" era usado como fixação territorial dos operários sertanejos.

Assim como outros núcleos fabris, em Pedra, tudo era feito para tornar o operário mais produtivo. A vida deles era administrada com muito rigor: horários para todas as atividades, proibição de bebidas alcoólicas, regras de higiene, etc. O baixo valor da terra em plena caatinga dava possibilidade para várias áreas vazias. Os blocos de casas se espalhavam, dando lugar às ruas largas, generosas vias sanitárias, amplos quintais e casas de ambos os lados. Todos os blocos de casas abriam-se para espaços vazios, e as casas possuíam alpendre. Seus amplos blocos de casas padronizadas definiam ruas retas e largas. Essa dispersão de espaço inibia concentração de pessoas, ou prováveis rebeliões.

As Vilas Operárias de Pontezinha e Paulista, em Pernambuco, e as de Rio Tinto, na Paraíba, tinham planta baixa semelhante, utilizando essa forma de alpendre. As casas-tipo em Pedra eram compostas de duas salas, dois quartos, cozinha, e sanitário no quintal, no fim do lote. A depender do tamanho médio das famílias, as salas eram usadas como quartos; o uso de redes era comum. A cozinha ficava nos fundos da casa, num tipo de alpendre que servia de área de transição entre a casa e o quintal. Como o espaço era favorável à construção de casas maiores, um dos motivos das áreas abertas era combater a "promiscuidade", havia controle até dos contatos e trocas afetivas entre familiares.

Dependendo do nível de especialização, tais casas aumentavam de tamanho e de qualidade de materiais e construção. No caso de Pedra, as casas maiores, destinadas a funcionários mais graduados, como os chefes e engenheiros, eram compostas de cinco quartos, três salas, cozinha,



*A monotonia e a impessoal idade presidiam a ordem espacial de Pedra. Grandes vazios, ruas desertas, uniformidade e simplicidade das construções eram alguns atributos do lugar. Fonte: Museu Delmiro Gouveia.*



*Estado atual da antiga vila operária, apenas de algumas alterações, ainda preservam algumas características originais. Fonte: < <http://amigosdelmirogouveia.blogspot.com.br/2010/09/vila-operaria-258-casas.html>>*

22 CORREIA, Telma de Barros. Pg 206





despensa e dependências.

*"(...) Requisitos de higiene, conforto, segurança e economia presidiram a organização dos espaços coletivos e das habitações em Pedra. Noções de segurança se expressaram na estratégia de reter a família trabalhadora em local isolado e confinado, submetendo-a a disciplina rígida. O espaço cercado, com seqüências de casas padronizadas ao longo de ruas largas e regulares, facilitava o controle do acesso ao núcleo e dos movimentos no seu interior. A dimensão reduzida, as baixas densidades e os grandes vazios também eram solidários com a inspeção minuciosa dos moradores. Tal distribuição eliminava amontoamentos, altas densidades, ajuntamentos, misturas e confusões, desfavorecendo contatos suspeitos, comportamentos autônomos e desregramentos. À ordem espacial solidária com o controle social, aliavam-se os rígidos regulamentos aos quais estava subordinado o cotidiano dos moradores e a fiscalização constante exercida sobre eles."*<sup>23</sup>

Telma Correia, citando Adolpho Santos, comenta sobre como Delmiro Gouveia fiscalizava de perto os passos do seu operariado:

*"Todos os dias, pela manhã, invariavelmente, Delmiro fazia demorado passeio de fiscalização pela vila operária, aconselhando uns, repreendendo os faltosos, impondo costumes de educação doméstica, verdadeira romaria de evangelizador, exercendo a catequese de civilização naquele centro semi-bárbaro."*<sup>24</sup>

Antigos moradores relatam que, por ocasião do passeio diário de Delmiro pela Vila Operária, os moradores deviam deixar as portas das casas abertas, para que seu interior pudesse ser visto. Ou seja, nem no interior da

<sup>23</sup> Ibid. p.209

<sup>24</sup> Ibid. p.212

sua casa, o operário se sentia protegido da fiscalização constante.

As casas dos funcionários mais graduados ficavam em pontos estratégicos, nas esquinas, para facilitar a fiscalização dos seus subordinados, observando no dia a dia as relações da vizinhança. Tal estratégia de misturar as moradias de operários e de funcionários graduados era coerente com o controle moral e político assumido por Delmiro. Apenas sua casa era isolada e totalmente diferenciada das demais.

*"Em Pedra, não havia casas ou alojamentos para solteiros, apenas uns poucos moradores - professoras, comerciantes etc. - tinham a casa também como local de trabalho. O patrão e seus auxiliares interferiam profundamente no interior do espaço doméstico - procurando afastar tudo o que fosse julgado contrário à moralidade, à salubridade e à tranqüilidade - e o acesso de estranhos, sobretudo de homens solteiros, era regulado pela fábrica. Essa casa era, simultaneamente, o abrigo necessário para atrair e reter as famílias recém-chegadas ao núcleo e a base para alterar o cotidiano de seus moradores."*<sup>25</sup>

Pedra estava numa posição estratégica em relação à matéria-prima utilizada no seu negócio. Situada apenas a 24 km da cachoeira de Paulo Afonso-BA, tinha fácil acesso a energia elétrica e água, captada do Rio São Francisco, além de poder também escoar sua produção por este rio.

Delmiro também fez uso da Ferrovia Paulo Afonso, que tinha sido construída no século XIX para ligar o "baixo" e o "alto" São Francisco, desde a nascente do Rio, em Minas, até o escoamento do Rio no mar, entre os Estados de Alagoas e Sergipe. Tal ferrovia estava até então subutilizada, funcionando apenas uma vez por semana no início do século XX.

*"A fábrica da Pedra beneficiou-se dessa situação na medida em que, garantindo um uso efetivo da ferrovia, pôde, por outro lado, subordiná-la quase inteiramente a suas necessidades."*

<sup>25</sup> Ibid. p.214



*A realização de viagens especiais, requisitadas pela fábrica, para transporte de mercadorias, matérias-primas, caravanas de visitantes ou mesmo simples técnicos, tomou-se rotina*”.<sup>26</sup>

A região de Pedra - uma caatinga extremamente seca - apresentava, ainda, a vantagem de ser pouco habitada e de oferecer terras baratas, bem como a possibilidade de uso terras devolutas, concedidas pelos aliados políticos. Tal localização também era importante do ponto de vista do controle social, pois o lugar era espacialmente isolado de outros povoados e cidades. Visando reter ao máximo os moradores em seu interior, reuniu-se ali tudo o que se julgou útil e necessário à vida operária. Isso explica a existência de feira, armazém, padaria, médico, escolas, lazer e moradia na cidade. Artigos mais sofisticados, inacessíveis à maioria deles, eram encontrados em cidades mais próximas como Piranhas, Penedo, Maceió ou até Recife.

*“Ao mesmo tempo em que se procurava reter os moradores, buscava-se afastar presenças indesejáveis. O acesso era reservado a indivíduos selecionados, àqueles dispostos a trabalhar na fábrica e a acatar as normas que regiam essa comunidade do trabalho. Ser útil, produtivo e obediente eram os atributos exigidos dos habitantes. Aos que não correspondessem a essa expectativa, estavam reservados castigos e humilhações públicas, seguidos, nos casos julgados mais graves, de expulsão da comunidade. A entrada e a saída de pessoas do núcleo eram controladas, dependendo muitas vezes da benevolência dos fiscais, como relata Lauro Góes, sobre a saída à noite de moças para se encontrar com rapazes, contrariando determinações de Delmiro. Apenas famílias residiam em Pedra. Os operários solteiros sem família no local moravam fora do núcleo fabril, na Pedra Velha, e tinham seu acesso ao núcleo rigidamente controlado.”*<sup>27</sup>

Por estar situada em Pleno Sertão, numa fazenda onde predomina a vegetação da caatinga, havia

26 ARARIPE, J.C. Alencar. *A Glória de um pioneiro. A vida de Delmiro Gouveia*. Rio de Janeiro, Ed. O Cruzeiro, 1965, Pg. 124). apud. CORREIA, Telma de Barros, p. 224.

27 CORREIA, Telma de Barros, p. 255

28 <http://www.citybrazil.com.br/al/delmirogouveia/turismo.htm>. Abriga um rico acervo sobre a história do empreendedor Delmiro Augusto da Cruz Gouveia. Equipamentos do curtume e da antiga fábrica, aparelhos de telégrafo, instrumentos e equipamentos utilizados por funcionários da Rede Ferroviária, móveis e objetos de uso pessoal de Delmiro Gouveia, além de um significativo acervo fotográfico e várias publicações e documentários que contam a história da região. No museu está exposta a antiga Maria Fumaça, locomotiva que puxava o comboio através da ferrovia 610.



Angiquinho, primeira hidrelétrica da região, aproveitando a cachoeira de Paulo Afonso, no Baixo São Francisco. Foto: Suzete Bomfim, 2008.



Angiquinho, primeira hidrelétrica da região, aproveitando a cachoeira de Paulo Afonso, no Baixo São Francisco. Foto: Suzete Bomfim, 2008.



Antiga estação de Trem em Pedra, atual Museu Delmiro Gouveia.<sup>27</sup>



uma cerca de arame que separava a área do complexo fabril de povoados mais próximos. O controle patronal sobre cotidiano dos operários era facilitado pelas distâncias generosas que afastavam seus moradores do mercado de trabalho das grandes cidades e a carência de opções de trabalho nas proximidades da região.<sup>29</sup>

Delmiro desejava controlar tudo em sua volta, e impedia inclusive o envolvimento da Igreja católica. Para ele, o padre poderia disputar o status de autoridade. Em sua visão, o fato de a Igreja estar ausente, evitava as festas e procissões do calendário religioso. Nada interferia no ritmo de trabalho da fábrica. Não havia polícia nem representantes da justiça. Assegurava assim seu monopólio sobre o controle moral da vila operária.

*“A ordem urbana e social de Pedra expressava uma busca abrangente e meticulosa de controle sobre a totalidade da existência local, concentrada na autoridade única e onipresente de Delmiro Gouveia.”<sup>30</sup>*

Para os flagelados da seca da segunda década do século XX, a oferta de moradia, emprego e, principalmente, água abundante era praticamente irresistível. Os operários de Pedra eram, na sua quase totalidade, originários do próprio sertão. Outros eram pessoas foragidas em função de conflitos, muitas vezes eram pessoas recomendadas por amigos políticos e comerciais de Delmiro. Em Pedra, além do operário sertanejo, havia técnicos mais especializados, em pequeno número, vindos dos centros urbanos mais próximos, como Recife e Maceió, além dos estrangeiros.

Como Pedra tinha seu próprio código de leis, era um lugar perfeito para seus protegidos.

*“Numa época em que a justiça tinha enorme dificuldade de penetrar nos domínios particulares de homens ricos e poderosos, a prática de dar proteção a foragidos era rotineira. O próprio Delmiro chegou ao local colocando-se*

29 Ibid. p. 226

30 Ibid. p. 227

*sob proteção do coronel Ulisses Luna e do governador de Alagoas após envolvimento em conflitos em Pernambuco.”<sup>31</sup>*

Uma curiosidade era o controle especial dos operários solteiros e sem família. Eles não podiam morar na vila operária. Viviam em pensões fora do núcleo, e os namoros com moças da fábrica eram estritamente vigiados. Eles não podiam nem frequentar as casas das famílias operárias. Até mesmo as sessões de cinema eram vigiadas. Mesmo casais, não podiam sentar juntos. Havia o lugar das mulheres, dos homens e das crianças.

Os gastos dos operários também eram controlados. O essencial era encontrado lá mesmo em Pedra, para que os operários não precisassem sair do local pra comprar. A ideia de realizar uma feira dentro do núcleo fabril foi adotada também em outros complexos fabris nordestinos, como os de Paulista e Rio Tinto. Com ela, conciliava-se o gosto do homem do campo pela feira com o controle do consumo e o isolamento das localidades vizinhas.

O castigo físico era como uma nuvem de ameaça que pairava sobre eles. Mesmo que não fosse o principal meio de obrigá-los a permanecer, intimidava-os e sujeitava-os pelo medo. Como o sertanejo poderia se sentir à vontade num lugar onde estava privado de suas formas usuais de diversão e prática religiosa, da forma de vestir e até da forma de convívio familiar? Para o camponês, o ingresso em Pedra representou, antes de tudo, a perda da sua cultura.

Pedra surgia como exemplo de comunidade obreira, disciplinada e civilizada, eleita como modelo a ser seguido. Muitos homens - dirigentes políticos e intelectuais - voltaram seus olhos para ela. Muitos visitantes ilustres demonstraram admiração e escreveram sobre o complexo fabril. No período de 1914 a 1917, Delmiro recebeu visitas, entre outros, de Assis Chateaubriand, Manoel Borba, então governador de Pernambuco, João Batista Acioli, então governador de Alagoas, José Bezerra, Eugênio Gudim, Oliveira Lima, Oliveira Viana e Saturnino de Brito.

Nos artigos que escreveu em 1917, Assis Chateaubriand mostra o

31 Ibid. p. 229



impacto causado por Pedra nele e em outros intelectuais que a visitaram:

*“Aquele lindo diamante solitário, encravado n’uma zona adusta, desdobrou aos meus olhos um panorama de trabalho, de organização operaria e social, que não foi só o meu espanto, mas de todos os homens de inteligência que o tem visitado e com quem tenho trocado idéias: o Sr. Saturnino de Brito, o Sr. Eugenio Gudín, o Sr. Oliveira Lima, etc. (...) Ele é o intermediário, o porta-bandeira da civilização naquele rincão longínquo, desamparado dos governos, desagregado do resto do país, as populações vivendo à toa, sem escolas, entregues exclusivamente à cupidez dos fiscos municipais e à mercê do destino. O sr. Delmiro Gouveia surge à margem do São Francisco como a grande energia solitária e dominadora, o braço terrível que nos aproxima pouco a pouco daquela coordenada histórica - o tempo, a qual segundo Euclides da Cunha nos separa daqueles nossos patrícios do interior. Há nesta audácia desempenada um misto de arrojo yankee, de disciplina teutônica e de urbanidade latina, caldeados pelo sol do meridiano.(...)Ele mostra como impondo, graças a uma disciplina que nem por ser assaz minuciosa escapa aos limites de uma justa temperança, aquelas sub-raças, novas maneiras de ver, de julgar e de sentir as coisas, e de se adaptar ao mundo, modificando habilmente tendências internas, hábitos adquiridos, substituindo-os por outros compatíveis com o aspecto diverso da sua existência coletiva, é possível fazê-las valores sociais apreciáveis (...). é agora moda menosprezar-se a disciplina, mas ajudado por ela, o Sr. Delmiro Gouveia desdobra, hoje, o panorama mais sugestivo de organização social que meus olhos ainda contemplaram.”<sup>32</sup>*

Esse artigo evidencia como os intelectuais admiravam Delmiro e como

seu conceito sobre o sertanejo era preconceituoso, chamando-os de “sub-raça”. Provavelmente tais formas de pensar influenciaram o modo como até hoje muitos brasileiros do Sudeste e Sul do País enxergam o cidadão do Norte e Nordeste.

No entanto, alguns intelectuais do início do século XX viam Pedra como a resposta prática a suas teorias. Seu exemplo era usado para tentar derrubar a ideia de oposição entre sul civilizado e norte atrasado, entre litoral cosmopolita e sertão selvagem, entre grandes cidades progressistas e interior retrógrado. A imagem de Pedra como uma comunidade exemplar, construída pelos intelectuais da época, continuou a ser promovida ao longo do século XX. Por exemplo:

*“O poeta Mário de Andrade via nela uma “perfeição de mecanismo urbano”, onde tudo tinha sentido (Andrade 1963; 1992). Gilberto Freyre também se mostrou seduzido pela “maravilha de técnica, de economia e, sobretudo, de organização social e de solidariedade humana”, que identificava em Pedra (Freyre 1963).”<sup>33</sup>*

Graciliano Ramos, em sua crônica “Recordações de uma indústria morta”, originalmente publicada na revista Cultura Política em agosto de 1942, narrou que, na cidade da Pedra, Delmiro “estirava uma autoridade sem limites”. A cidade, que em 1952 ganhou o nome do comerciante cearense, foi descrita da seguinte maneira:

*“Arame farpado cercava a fábrica e a vila operária. E os agentes do Governo, funcionários da prefeitura, soldados de polícia, detinham-se nas cancelas, porque lá dentro não eram precisos. Estava tudo em ordem, ordem até excessiva, as casas abrindo-se e fechando no horário, os deveres conjugais observados com rigor, o cinema exibindo fitas piedosas, as escolas arrumando nas crianças noções convenientes. Apito de manhã, apito ao cair da noite,*

32 CHATEAUBRIAND, 1917, pg. 3, 62, 64, 65. *apud* CORREIA, Telma de Barros. Pg. 270

33 CORREIA, Telma de Barros. Pg. 283



*instrumentos e pessoas em roda viva, tudo melhorando, a procura superior à oferta.”<sup>34</sup>*

Existe ainda a ideia de que Delmiro Gouveia foi o símbolo das dificuldades de industrialização do Nordeste. Sua morte precoce, tendo sido assassinado, foi apontada como desculpa para explicar o “atraso” da industrialização e do progresso na região. Para exemplificar tal pensamento, Telma Correia cita o autor Fernandes Távora, que, em 1966, escreveu:

*“O desaparecimento prematuro do bravo lutador de pedra representou um golpe tremendo no progresso do norte do Brasil. Mais uma vez caiu sobre nós, pesada e dura, a mão do destino.”<sup>35</sup>*



Localização de Paulista, Região metropolitana de Recife.

Contudo, tais características positivas não devem nos fazer esquecer das atrocidades cometidas com seus operários, pois antes de ser um “homem moderno e ousado”, Delmiro agia como autêntico “coronel” do Sertão.

O núcleo de Pedra passou a ser o município “Delmiro Gouveia”, território desmembrado da região de Água Branca em 16 de junho de 1952, por força da Lei N.º 1.628. A instalação da cidade teve lugar no dia 14 de fevereiro de 1954, dia da sua emancipação.

### Núcleo fabril de Paulista, Pernambuco

Paulista é um município localizado no litoral do estado de Pernambuco, próximo à cidade de Olinda, na região metropolitana de Recife.

No século XVIII, por ordem de Rei de Portugal, foi edificada a fortaleza de Nossa Senhora dos Prazeres, em Pau Amarelo, local onde se dera a invasão dos holandeses em 1630, permanecendo como referencial histórico. Em 1689, toda a propriedade foi vendida a Manoel de Moraes Navarro, chamado de “o paulista”, por ter saído de São Paulo para Pernambuco. Ele comandava parte das forças governamentais que destruíram o Quilombo dos Palmares, reduto de brancos pobres, negros e índios que sonhavam com a liberdade.

No século XIX, já existiam várias usinas na região, inclusive a de Timbó, próxima às terras da

34 RAMOS, Graciliano. *Viventes das Alagoas*. Ed. Record. Rio de Janeiro: 2002. p. 115. Graciliano conviveu diversas vezes com o nome de Delmiro Gouveia. Durante anos, o escritor morou em Palmeira dos Índios, no agreste alagoano, a 190 km da Pedra. Chegou a ser prefeito da cidade (1928-1930). Palmeira era a “porta” para ligar o litoral ao sertão alagoano. Ali, nos tempos em que tentava equilibrar as finanças da *Loja Sincera*, herdada do pai, provavelmente ouviu diversas narrativas de caixeiros-viajantes e almocreves sobre Delmiro. Talvez ele até estivesse na multidão de curiosos que assistiu aos carros comprados por Gouveia desfilarem por Palmeira dos Índios.

35 CORREIA, Telma de Barros. Pg.296.



Rodrigues Lima & Cia., cujas propriedades - incluindo uma pequena fábrica de sacos de algodão - foram vendidas em 1904 ao empreendedor sueco, naturalizado brasileiro, Herman Theodor Lundgren. Com a morte de Herman Lundgren (1907), a Companhia de Tecidos de Paulista, CTP, passou a ser administrada por seus filhos João Frederico, Alberto e Arthur Lundgren, e depois pelos seus netos, sob a presidência de Nilson e Carlos Nogueira Lundgren.

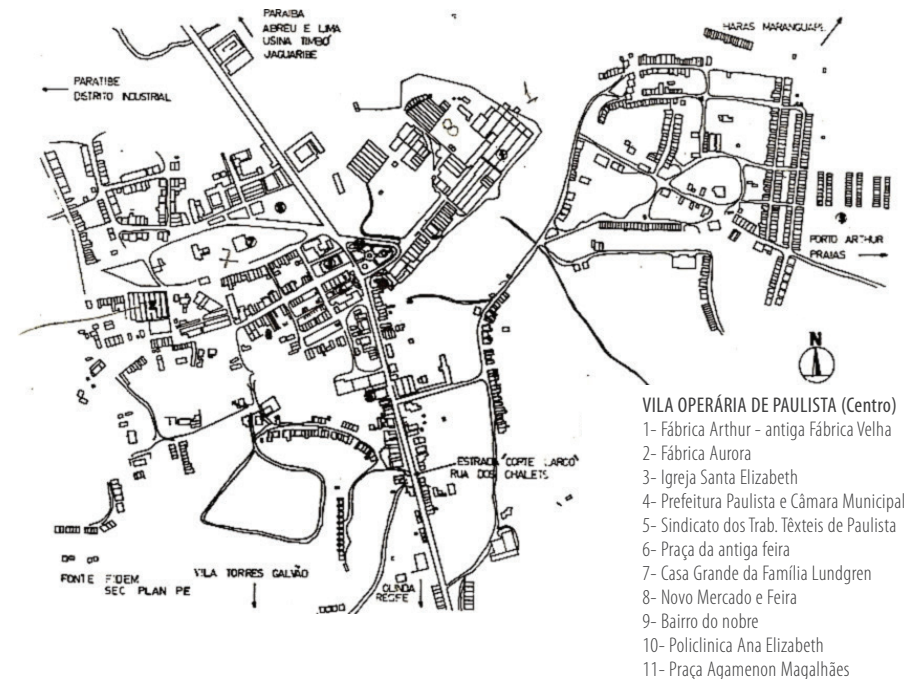
Paulista era o 2º distrito do Município de Olinda até 1935, quando foi assinada sua emancipação política pela Lei Estadual Nº 11, de 04 de setembro de 1935.<sup>36</sup>

O Autor Sérgio Leite Lopes dedicou boa parte da sua vida ao estudo sociológico do núcleo fabril de Paulista, chamada por ele de “Cidades das chaminés”. Veremos que o detalhamento sobre a cidade é feito sob uma luz diferente, do ponto de vista da sociologia, enquanto o caso de Pedra anteriormente citado foi analisado por uma arquiteta. Lopes explica sobre sua tese:

*“Se a “cidade das chaminés” incluída no título deste trabalho indica que se trata do estudo de uma cidade industrial única, a de Paulista, em Pernambuco, no entanto, aquela expressão traz a necessária ambigüidade apontando para uma designação genérica, de um padrão de cidade industrial em que “as chaminés” subordinam a “cidade”. E é disto que se trata neste trabalho: estudar, através da análise detalhada de um grupo operário determinado, submetido a relações de dominação peculiares, um padrão mais geral, uma forma de dominação específica, a das fábricas com vila operária. Mais ainda, pretende-se empreender o estudo detalhado da constituição, diante dessa forma de dominação, da identidade própria de um grupo operário determinado, a partir do qual pode-se levar adiante comparações, através de regularidade (...)”*<sup>37</sup>

O caso do complexo “Fábrica - Vila Operária” de Paulista assemelha-se ao caso de Pedra, Alagoas, no que tange à busca dos operários no campo e à sua adequação forçada ao estilo de vida fabril.

No entanto, há também muitas diferenças. Em Paulista, pequenas faixas de terra foram concedidas



Fonte: LEITE LOPES, José Sérgio. *A Tecelagem dos conflitos de classes na cidade das chaminés*. Brasília, Ed. Unb, 1988. pg 263

36 <<http://www.prefeituradopaulista.hpg.ig.com.br/>>

37 LEITE LOPES, José Sérgio. *A Tecelagem dos conflitos de classes na cidade das chaminés*. Brasília, Ed. Unb, 1988. pg 15.



Detalhe de uma vaca leiteira, no quintal da rua da vila operária no "bairro Nobre", em Paulista. Fonte: Sérgio Leite Lopes, pg.269.



Rua da Vila Operária no "bairro do Nobre", nas proximidades da fábrica Arthur. As varandas e basculantes são meios pelos quais alguns moradores de casas próprias distinguem suas casas dos arruados da vila operária. Fonte: Sérgio Leite Lopes, 1988.

para que cada família tivesse seu próprio "roçado", o que permitia manter alguma ligação com sua vida anterior.<sup>38</sup> O maior desejo do industrial, ao conceder roçados no "sistema Paulista"<sup>39</sup>, era o máximo aproveitamento econômico na região.

As referências à concessão de roçados em outras fábricas com vila operária no Nordeste enfatizam o caráter pedagógico de uma atividade extra fabril que mantinha o operário e sua família ocupados em suas horas de lazer. Com o trabalho familiar na horta, no roçado ou na criação, ocupava-se o tempo livre, o que evitava atividades de lazer indesejáveis, como a jogatina e o consumo de álcool. Além disso, o roçado era mais um fator que prendia o operário àquela habitação e àquele trabalho.

O grupo Lundgren, além de ser proprietário do complexo fabril de Paulista, construiu também outro complexo "Fábrica-Vila Operária" em Rio Tinto, na Paraíba. Este foi totalmente construído pelo grupo.

*"O povoamento original da vila operária dava margem à existência, de forma majoritária, de casas de taipa às vezes construídas pelos próprios operários, às vezes pela "gerência externa" em terrenos da CTP. Os arruados de casas construídos pela CTP, dos quais há referência em Raul de Góes desde o tempo de Herman Lundgren - a ser relativizada pela tendência à "condensação antecipatória" já referida - assim como nos relatórios anuais aos acionistas desde 1919, concentram-se nas ruas principais, próximas às fábricas, mas coexistem com um grande número de casas de taipa nos bairros mais afastados do centro. (...)A antiga casa de taipa, "palhoça" ou "mocambo", necessariamente uma casa isolada, implica na concessão de um terreno que além da casa sustentava também roçado e criação.. Permitindo assim a conjugação casa-roçado que o arruado típico da vila operária vem interromper."*<sup>40</sup>

Os operários mais antigos descreveram o processo de destruição das casas de taipa e da ligação casa-roçado. O argumento era o saneamento das terras das vargens, criando novas áreas de roçado, indo para os quintais no fundo das casas dos arruados, visando a criação de pequenos animais para

38 A concessão de roçados para os "velhos" chefes de família, de famílias recém-recrutadas ou atraídas pela fábrica, parece ser a forma, pelo menos a retida na memória dos trabalhadores, pela qual a companhia procura resolver o problema da "velhice precoce" colocada pelo trabalho fabril, tentando aliviar a sobrecarga da unidade familiar com os velhos e ao mesmo tempo reforçando sua moral do trabalho. Op.cit. LEITE LOPES, José Sérgio. Pg 93

39 O Termo "Sistema Paulista" será usado algumas vezes, pois é a forma pela qual o autor Sérgio Leite Lopes, designa a forma da fábrica administrar a vida no Núcleo fabril.

40 LEITE LOPES, José Sérgio. Pg. 107,108



consumo, como galinhas, e o controle de preços na feira, protegendo o consumo operário.

*“As “alternativas” oferecidas pela companhia ao processo de destruição da ligação casa-roçado implícita nas “casas de taipa” características do modo de povoamento operário anterior ao grande afluxo de mão-de-obra proveniente da ação de aliciamento da CTP no interior ou de atração às fontes de trabalho abertas na Fábrica Paulista, são ressaltados pelos descendentes dos velhos operários como aspectos positivos do “tempo do Coronel Frederico”. (...) A orientação autárquica deixa de manter seu raio de abrangência e sua preocupação com a redução do custo da reprodução da força de trabalho e com a promoção das “forças marginais do trabalho familiar, para fixar-se predominantemente no combustível para as caldeiras, perdendo seu caráter “sistêmico”. Mas aí nós já estaríamos no início da desagregação do “sistema Paulista”: a perda das condições de total controle da feira, do poder local, e da associatividade dos seus operários, fazem a companhia desinteressar-se na ligação roçados-feira, que ela promovia. A ocupação de suas terras com roçados-operários passa a ser vista com desconfiança e hostilidade.”<sup>41</sup>*

O trabalhador recém-chegado a Paulista já a encontrava pronta e em crescimento, com operários de diversas partes do Nordeste. Diferente de outros complexos, a Companhia não se responsabilizava pela conservação das casas operárias de sua propriedade. Serviços tais como fornecimento de água e luz foram passados para a administração pública.

Se por um lado os operários lamentavam a ausência de conservação pela CTP da parte da vila operária de sua propriedade, por outro, ficaram satisfeitos com a passagem de certos serviços urbanos para a

administração pública, diminuindo um pouco o controle de sua vida social.

O posicionamento da CTP sobre a casa operária e a expectativa gerada nos operários, de casa higiênica e confortável, vai de encontro com a desigualdade de classes que é notória dentro da vila. O depoimento de um dos poucos trabalhadores “letrados” da Fábrica Paulista, publicado no Diário da Manhã, mostra a realidade da época:

*“Departamento Estadual do Trabalho (...) Um operário da fábrica Paulista endereçou ao Departamento a seguinte carta, devidamente assignada:*

*‘Tomo a liberdade de vos endereçar a presente a fim de desmentir as referências feitas pelo Jornal Pequeno de 4-12-1930, num artigo intitulado “o Departamento Estadual do Trabalho e a assistência aos operários”.... Não é verdade que em Paulista tenha casas saneadas para operários com água, luz, fossa hygienica, nem hospital de isolamento. As casas saneadas com todo conforto que existem em Paulista são somente para os estrangeiros. As casas para operários brasileiros, com especialidade as penúltimas construídas, não são ladrilhadas, não tem latrinas de espécie alguma e muito menos luz elétrica. A água é apanhada no meio da rua, dos canos anti-hygenicos, a que dão o nome de chafarizes. Hospital de isolamento, houve em alguns annos para variolosos, porém a Cia. extinguiu-os a título de economia e hoje os variolosos são tratados em suas casas. (...) Se algumas existem dentre essas com saneamento é porque mora ou morou alguém de destaque. Com certeza as casas que o Jornal Pequeno se refere são umas 20 ultimamente construídas, as quais tem ladrilhos e fossas, mas isso foi uma tapiação, em vista de terem mandado aliciar gente no interior e naturalmente era necessário mostrar um pouco de agrado ao menos nos primeiros dias Creia V.S que estou*

41 Ibid. p. 109,118





*expondo verdade sem alteração, e se V.S. Se dignar mandar examinar, ficará convencido. (...)*<sup>42</sup>

Anos depois, em 1939, um dos relatórios da companhia admite que:

*“Em conseqüência do desenvolvimento técnico das nossas fábricas mais diversos milhares de operários acharam um meio de vida em nossos estabelecimentos fabris, reforçando assim o número de auxiliares já especializados. O elevado número de operários abrigou-nos a ampliar ainda mais o programa de construção de casas de moradia a fim de assegurar a cada um deles um lar adequado. Prosseguimos na demolição dos mucambos, substituindo por casas de pedra e cal. Não obstante as rendas reduzidas das nossas vilas operárias que mal cobrem as importâncias empregadas nas obras efetuadas, não nos descaramos da conservação e limpeza de todas as casas, com o intuito de proporcionar aos nossos operários o melhor conforto.(...)”* *“Prosseguimos na renovação da vila operária dotando a cidade de numerosos grupos e casas higiênicas, em substituição aos antigos mocambos, cujo número já se acha bastante reduzido.”*<sup>43</sup>

Na situação política pós-revolução de 1930, o “sistema Paulista” passou a usar de violência. Com forte controle político e territorial das propriedades adjacentes à fábrica e das fronteiras do município, era de conhecimento público o combate da companhia à associação sindical de operários.

*“À emergência dessa característica é atribuída, pelos trabalhadores mais antigos de Paulista, uma série de conseqüências para o próprio povoamento e para a vida social e política para a vila operária: muitos trabalhadores*

*vêm nas demissões em massa que se seguem à repressão do 1º sindicato operário, em 1932, a causa do aperfeiçoamento e desenvolvimento quantitativo da política de aliciamento massivo de trabalhadores nas áreas do interior”.*<sup>44</sup>

Todavia, não eram apenas os operários que estavam insatisfeitos com a CTP. Havia um conflito entre os industriais do “Sul” e do “Norte” do país. Alegando crise, os industriais do Rio de Janeiro e de São Paulo conseguiram apoio do governo em 1931. Por meio do decreto 19.739 de março de 1932, restringiram a importação de máquinas industriais para todas as indústrias consideradas em estado de “superprodução”, como era o caso de Paulista. Em conseqüência, a CTP passou a abrir apenas três dias por semana.<sup>45</sup>

*“Com efeito, a CTP acabava de travar um pequeno conflito com os industriais do Rio e de São Paulo, os quase, preocupados com o crescimento do número de fabricas têxteis no interior do país, proveniente do desvio de capitais da agricultura para a indústria têxtil na segunda metade dos anos 20, e preocupados com as dificuldades de escoamento de sua produção, armam a tese de uma “crise de superprodução” na indústria têxtil e aprovam primeiramente, desde o final de 1928, a idéia de preconizar a suspensão de todas as importações de maquinas têxteis enquanto durasse a crise, e depois, em agosto de 1930, patrocinam a apresentação de um projeto de lei no Congresso, pelo deputado Eduardo Lima Castro, prevendo não somente a suspensão total da importação de teares, como também simultaneamente, a obrigação de todas as fabricas têxteis limitarem sua jornada de trabalho a 8 horas diárias.”*<sup>46</sup>

42 Ibid. p. 144

43 Ibid. p.147,149

44 Ibid. p. 205

45 Ibid. p. 219

46 Ibid. p. 220



Em dezembro de 1930, a CTP mandou cartas criticando tal decreto, alegando impossibilidade de obedecer às exigências impostas. Algumas das outras fábricas que também se opuseram ao decreto foram a Fábrica de tecidos Cruz&Cia, de Aracaju-SE e a Santa Luzia Industrial, de Belo Horizonte-MG.

Interessante notar que a imposição da jornada de trabalho não afetou a fábrica em Pedra, pois como já visto, desde o início do século XX, Delmiro Gouveia já atendia o que se tornariam exigências governamentais, e promovia outras atividades para os operários durante os períodos de lazer e descanso.

Alguns autores da época, como Maciel, citado por Sérgio Leite Lopes, chamavam a cidade industrial de Paulista de “feudo”. Os baixíssimos salários pagos e a forma como a companhia controlava a vida dos operários baixavam o custo da produção, o que incomodava os industriais paulistas e cariocas na luta concorrencial.<sup>47</sup>

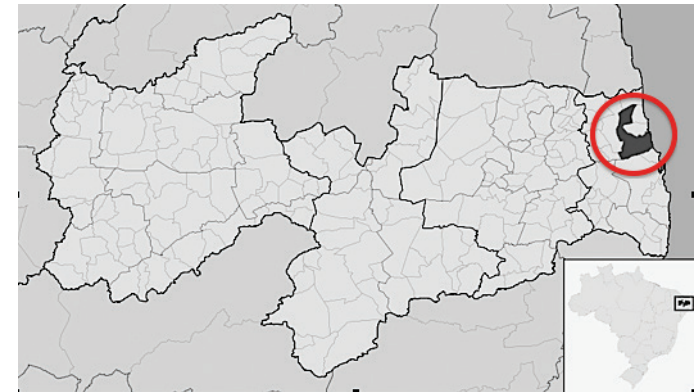
A evocação da grandeza da “cidade das chaminés” estava associada, para os trabalhadores, às garantias materiais que a CTP proporcionava aos seus operários. O processo de aliciamento e controle sobre os operários começava na busca de famílias de trabalhadores em áreas rurais e pequenas cidades do interior da Paraíba e de Pernambuco, até a chegada das famílias a Paulista. Ocorria, de certa forma, um ritual de agregação ao mundo da fábrica.

Principalmente com a construção de uma enorme vila operária consolidou-se essa forma de dominação, dando a garantia material de moradia para as famílias recrutadas, abrindo-lhes até a possibilidade de trazer parentes e agregados de suas regiões de origem.<sup>48</sup>

Ainda outras garantias acessórias promoviam a fixação do operário na fábrica: a delimitação de áreas para “roçados-operários”; a administração de uma feira com preços regulados, com mercadorias transportadas pela estrada de ferro da própria empresa; o crédito para enterros de familiares e para remédios da farmácia, descontados do salário.

### Núcleo fabril de Rio Tinto, Paraíba

O Engenho da Preguiça, no litoral norte da Paraíba, foi descrito por Artur de Góes, no início do século XX, como terra “pantanosa, de nula serventia, dominada pela malária e longe do mundo”. Porém, em pouco menos de dez anos, essa paisagem foi radicalmente transformada. A tranquilidade



Localização de Rio Tinto – Paraíba

<sup>47</sup> Ibid.p. 294

<sup>48</sup> Ibid. p. 585-587



Casas dos operários especializados. Fonte: <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1346077>>



Casas dos operários sem especialização. Fonte: <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1346077>>



Chaminés do complexo fabril Rio Tinto. Foto: <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1346077>>

da região deu espaço ao novo projeto empresarial da família Lundgren: a instalação de um complexo fabril de grandes proporções em um local pouco conhecido até então.<sup>49</sup>

A história da família no Brasil teve início em 1855, quando o sueco Herman Lundgren (1835-1907) desembarcou na Paraíba. Depois de fundar vários empreendimentos, como a fábrica de pólvora Pernambuco *Powder Factory S/A*, em 1904, aventurou-se na compra de uma pequena fábrica localizada em Paulista, zona metropolitana de Recife.

Após a morte de Herman, a administração da fábrica passou para seu filho, Frederico João Lundgren (1879-1946). A prosperidade do negócio fez com que Frederico Lundgren decidisse ampliar os investimentos da família no setor têxtil e construir uma nova fábrica. Assim nasceu a Companhia de Tecidos Rio Tinto.

A escolha do lugar foi motivada pelo preço baixo das terras do desativado Engenho de Fogo Morto; pela disponibilidade de matéria-prima - o algodão nordestino - e de mata para alimentar as caldeiras; pela proximidade de rios navegáveis com saída para o mar; e, principalmente, pela isenção de impostos estaduais, concedida por vinte e cinco anos pelo governo paraibano.<sup>50</sup> Em um terreno de 600 quilômetros quadrados no município de Mamanguape, com máquinas modernas trazidas da Europa, a Companhia de Tecidos Rio Tinto foi inaugurada em 27 de dezembro de 1924.

A empresa contratou “agenciadores” que percorreram o Nordeste em busca de famílias camponesas dispostas a trabalhar. Ao chegarem à cidade, os operários eram inspecionados pelo próprio Frederico Lundgren, que, observando critérios de força, forma física, idade e sexo, determinava a ocupação de cada um. Por exemplo, os mais fortes iam para a tecelagem, e os mais fracos para a seção de acabamento de panos. As posições técnicas e de direção ficavam para os trabalhadores europeus, principalmente alemães.

Embora fosse um distrito da cidade de Mamanguape, Rio Tinto era, de fato, uma vasta propriedade privada planejada para ser autossuficiente. O transporte era facilitado por uma ferrovia particular e a energia era fornecida por uma central termelétrica da própria fábrica. Havia ainda uma olaria, um moinho e uma carpintaria.

O traçado da vila operária representava o modelo de organização planejado por Frederico Lundgren. A arquitetura das casas refletia a hierarquia fabril. Os operários menos especializados ocupavam as casas mais simples, geminadas, com dois ou três quartos, sala e cozinha, sem luz

49 ROSA, Carolina Lucena. *Nada de preguiça - uma ativa colméia operária*. UFAL, 2010. Artigo: <<http://www.revista.ufal.br/criticahistorica/attachments/article/128>>

50 Idem.



elétrica ou água encanada. Os mestres tinham direito a moradia com iluminação a gás. As residências mais confortáveis eram os chalés com jardim frontal, luz elétrica e água encanada. Estas eram destinadas aos técnicos de alto nível e aos chefes de setores. O edifício mais luxuoso, chamado de palacete, abrigava a família Lundgren em suas passagens por Rio Tinto.<sup>51</sup>

Segundo Góes, “em 15 de fevereiro de 1918, Frederico Lundgren escrevia, de próprio punho, as primeiras instruções para a ocupação das terras”. Neste mesmo ano, deu-se início a construção das casas dos operários e da fábrica, simultaneamente, com tijolos vermelhos produzidos na própria olaria. As palhoças iniciais de apoio às instalações foram substituídas por arruados de casas, a maioria de porta e janela, num total de 2.613, no período compreendido entre 1920 e 1948. A farmácia, a igreja, o grupo escolar, os clubes recreativos e a padaria foram construídos em 1923, o hospital e o barracão em 1940 e, em 1945, a cantina. A construção da fábrica, a montagem das oficinas, das casas de força e a instalação dos equipamentos deu-se entre 1923 e 1941.<sup>52</sup>

Além das 2.600 casas contabilizadas na vila operária no final dos anos 1940, havia farmácia, hospital, escolas e barracão para compra de alimentos. Os trabalhadores de Rio Tinto tinha acesso a práticas consideradas incomuns no interior nordestino, na primeira metade do século XX. Eles podiam ir ao cinema ou participar de passeios à praia, custeados pela fábrica. Também contavam com atividades introduzidas pelos moradores estrangeiros, como tênis, boliche e turfe.

Todas essas vantagens, no entanto, escondiam uma prática de disciplinamento das relações entre trabalhadores e patrões. O objetivo era diminuir as reivindicações trabalhistas, inibir a formação de uma consciência de classe e incentivar maior produtividade. Os benefícios podiam também suavizar a sensação de exploração dos operários, que eram pagos por peça produzida em vez de receber um salário fixo.<sup>53</sup>

O controle social, facilitado pela localização rural e pelo isolamento, era feito pelo corpo de vigias da fábrica, responsável pelo policiamento. Havia até mesmo uma guarita para controlar o acesso à vila. Só permanecia em Rio Tinto quem recebesse autorização da empresa.

O controle se dava também no âmbito político. Em 1956, Rio Tinto foi emancipada de Mamanguape, e teve Arthur Lundgren como seu primeiro prefeito. Em pouco tempo, a Rio Tinto tornou-se uma das grandes empresas têxteis da América Latina.

O sucesso da fábrica, apoiado no prestígio dos Lundgren, motivou a ida do presidente Getúlio



Galpões e gerador do complexo fabril Rio Tinto. Foto: <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1346077>>



Vista parcial dos galpões do complexo fabril Rio Tinto. Foto: <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1346077>>

51 PANET, Amélia; MELLO, José Octávio de A. et al. *Rio Tinto: Estrutura Urbana, Trabalho e Cotidiano*. João Pessoa: Unipê Editora, 2002.

52 GÓES, 1963. *apud* PANET, 2002.

53 GÓES, Raul de. *Um Sueco Emigra para o Nordeste*. Rio de Janeiro: José Olympio, 2ª edição, 1964. pg. 90-93.



Edifício do complexo fabril de Rio Tinto utilizado pela Universidade Federal da Paraíba. Foto: <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1346077>>

Vargas a Mamanguape, em 10 de setembro de 1933. Este fez um contrato de fornecimento de tecido azul de algodão para uniformes da Aeronáutica e brim branco para a Marinha, e, posteriormente, de tecido cáqui para o Exército.

A partir dos anos 1940, a companhia de tecidos começou a enfrentar dificuldades. Com a morte de Frederico Lundgren em 1946, seu irmão Arthur assumiu a direção e suprimiu muitos dos benefícios anteriormente concedidos aos operários, como moradia e alimentação a custo baixíssimo. Os trabalhadores reagiram organizando greves e recorrendo à Justiça do Trabalho para exigir o cumprimento dos seus direitos.

No final da década de 1950, a Companhia de Tecidos Rio Tinto deu início a atualização de seu maquinário, para acompanhar a modernização das fábricas têxteis do sul do país. No decorrer dos anos de 1960, a companhia comprou novos equipamentos e aperfeiçoou os galpões de trabalho com recursos da SUDENE. Ainda assim, chegou a demitir 3.236 operários. Com as demissões em massa e a concorrência com as indústrias têxteis do Sul do País, o Grupo Lundgren se viu obrigado a se desfazer de suas terras e empregados, ocasionando paulatinamente a sua desativação. A fábrica foi sendo desativada aos poucos e fechou definitivamente no final da década de 1980.<sup>54</sup>

No entanto, a presença dessa companhia de tecidos ainda se faz sentir em todos os cantos de Rio Tinto. Ela está em seu traçado urbano, em sua arquitetura e na memória dos antigos trabalhadores. Alguns edifícios estão abandonados, e outros, devido às políticas de interiorização da Universidade

Federal da Paraíba (UFPB), abrigam o campus IV da UFPB desde 2006.

## Chegada das ferrovias no Nordeste

A ferrovia Recife-Cabo, em Pernambuco, foi a primeira do Nordeste e a segunda do Brasil. Inaugurada em 8 de setembro de 1855, com extensão de 31,5 km, servia para o transporte de mercadorias e passageiros. À época, existia no Brasil apenas a Ferrovia Mauá, com 14,5 km, empreendimento de Irineu Evangelista de Souza, no atual Município de Magé, Rio de Janeiro.

No Nordeste, mais especificamente em Pernambuco, por volta de 1860, a situação era como descrito a seguir:

- a) Pouca penetração do interior. Povoamento da zona do Pajeú, mas em função da exploração da bacia sanfranciscana, para escoamento dos produtos para a Bahia, para Minas e para Alagoas.
- b) Necessidade de melhoramento dos caminhos antigos, de acordo com um plano sistemático de estradas-tronco (1840, aproximadamente).
- c) Desenvolvimento dos troncos N.O. (Recife, Engenho Camaragibe, São Lourenço, Tiama, Pau d'Alho, etc.), O.S.O. (Tejipió, Socorro, Jaboatão, etc.) e S.O. (Pontezinha, Cabo, Engenho Matapagipe, Engenho Brilhante, Escada, etc.), em detrimento dos troncos do norte e do sul.

54 PANET, Amélia; MELLO, José Octávio de A. et al. *Rio Tinto: Estrutura Urbana, Trabalho e Cotidiano*. João Pessoa: Unipê Editora, 2002.p. 36-38.



Num primeiro momento, a “Estrada de Ferro do Recife ao São Francisco” foi uma linha isolada. A Estrada de Ferro Foi executada em várias etapas: após o trecho Recife-Cabo, seguiram-se os de Ipojuca-Olinda-Escada e Limoeiro-Ribeirão-Água Preta-Palmares. O trecho entre Palmares e Catende foi inaugurado em 1882. A Estação Central da Rede Ferroviária do Nordeste foi construída à esquerda do rio Capibaribe, em frente a atual Casa da Cultura, na rua Floriano Peixoto, bairro de São José, Recife. Neste mesmo ano, ocorreu o I Congresso de Estradas de Ferro no Brasil, que contou com a presença do Imperador D. Pedro II.

Na virada do século XIX ao XX, partindo da Estação Central, podia-se chegar ao sertão do Cariri, no Ceará; a Campina Grande, na Paraíba; às caatingas do Pajeú, em Pernambuco, ou às margens do Rio São Francisco, em Alagoas, por meio de outras estradas inglesas e estatais, conforme o Dicionário Chorographico, Histórico e Estatístico de Pernambuco, organizado por Sebastião de Vasconcellos Galvão.

### 3.2 - PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE<sup>55</sup>

A ocupação e a exploração econômica da porção leste do nordeste brasileiro deu-se em função da cana-de-açúcar no litoral e da pecuária extensiva no sertão, que provia alimentos e animais de trabalho à zona açucareira.

Assim, durante vários séculos, o espaço que hoje corresponde ao estado de Sergipe teve sua economia baseada na agroindústria do açúcar - acrescida posteriormente do algodão e do fumo - e na criação de gado, além das culturas de subsistência. Até meados do século XVII, sua ocupação estava praticamente limitada à região costeira, mas, com a expansão da pecuária e a incorporação de outras atividades agrárias, o agreste e o sertão sergipanos foram alcançados. Nas primeiras décadas do século XIX, o modo de produção de Sergipe e do restante do nordeste

brasileiro era agrário exportador.

As propriedades açucareiras pertenciam aos senhores rurais, os donos do poder, que, a partir das novas condições histórico-sociais advindas do processo de independência do Brasil, tiveram o controle de sua área territorial estendido às províncias. A Capitania de Sergipe Del Rei também teve seu processo de independência da Capitania da Bahia, que foi concretizada em 8 de julho de 1820, o que levou a mudanças em sua estrutura política.

As cidades próximas ao vale do Cotinguiba – Maruim, Laranjeiras, Rosário, Itaporanga, Capela, Riachuelo e Japarutuba – continuavam produzindo cana-de-açúcar, principalmente para o mercado externo. Apenas as elites detentoras desse poder de mercado dominavam a política do Estado.

A Autora Maria Thetis Nunes escreve sobre o Estado de Sergipe, nesse período:

*“No início do século XIX, Sergipe possuía uma numerosa população livre composta de mestiços e negros, que viviam nas periferias das propriedades açucareiras. Em 1834 os escravos representavam somente 29,7% da população. Constituía a estrutura político-administrativa, a Capital, a cidade de São Cristóvão, a quarta cidade mais antiga do Brasil e sete vilas. Sociedade predominantemente rural com alguns núcleos urbanos precários. O poder exercido pelos senhores de terra sem restrição de autoridade e a prepotência por eles exercida, marcaram o período colonial sergipano com episódios de extrema violência. Nas quatro primeiras décadas do século XIX, a instabilidade social manifestou-se, em Sergipe, nas várias revoltas de escravos, levantes de índios, manifestações de antilusitismo, luta entre os componentes da classe dominante pela disputa do poder exemplificada na revolta de Santo Amaro, em 1836. Os capitães-mores que governaram a Capitania de Sergipe,*

<sup>55</sup> Parte das informações apresentadas neste item foram pesquisadas na ocasião da elaboração da dissertação de mestrado: BOMFIM, Suzete Santos. *A Moradia do operário no Brasil. O caso da Vila Santa Cruz, Estância/SE*. Dissertação de Mestrado. Universidade de Brasília, Brasília, 2007.



nas duas primeiras décadas do século passado demonstraram visão política mais esclarecida, preocupando-se com problemas administrativos e procurando não se envolver nas lutas entre facções da classe dominante. Assim atuaria Manuel Inácio de Morais Mesquita Pimentel (1806/1814). Na administração do brigadeiro Luís Antônio Machado (1814/1821), o último dos capitães-mores de Sergipe, era criado o correio terrestre mensal, ligando a cidade de São Cristóvão a Salvador.”<sup>56</sup>

### O surgimento das Indústrias

No final do século XIX, Sergipe continuava predominantemente agrário. Mas a produção têxtil das fábricas sergipanas começou a alcançar expressividade no total de produtos exportados, principalmente após o processo de mecanização do campo, que liberou mão de obra, após o aumento do número de usinas e a redução da quantidade de engenhos.

De acordo com SUBRINHO,

*“a difusão das inovações no processo produtivo do açúcar, em nível mundial, colocou o seguinte desafio aos produtores sergipanos: a modernização ou a sua transformação em engenhos rapadureiros, voltados unicamente para o pequeno mercado interno e dos sertões nordestinos. Nesse sentido, a modernização deixou de ser negócio de ‘audazes excêntricos’ senhores para ser uma necessidade vital de todos os produtores de açúcar”.*<sup>57</sup>

A indústria têxtil passou então a ter seu espaço, absorvendo parte da mão de obra liberada pela mecanização do campo.

56 NUNES, MARIA THETIS, (1923-). *Sergipe provincial*. Rio de Janeiro, Ed. Tempo Brasileiro, Aracaju, Banco do Estado de Sergipe, 2000-2006, 2vols, p. 321.

57 SUBRINHO, Josué Modesto Passos, *Trabalho Escravo e Trabalho Livre no Nordeste Açucareiro*. Aracaju: Funcaju, 2000. p.37.

Principais Fábricas Sergipanas<sup>58</sup>:

Fábricas	Cons. Algodão Kg 1929	Nº de teares que funcionam / 1922	Número de operários / 1922
Sergipe Industrial	1.019.094	350	2.175
Confiança	371.739	300	811
Santa Cruz	441.396	300	530
Senhor do Bomfim	175.713	180	361
Emp. Indústria de Propriá	136.684	180	353
Emp. Ind. São Cristóvão	321.685	250	347
Passagem	446.351	250	600
Têxtil	72.088	100 a 200	320
Sergipe Fabril	124.930	?	?
Tecelagem Central	256.454	?	?

No final do século XIX, havia em Sergipe duas fábricas têxteis com 780 postos de trabalho. Em 1918, eram oito fábricas e 3.674 postos de trabalho, e em 1934, se chegou à quantidade de onze fábricas, com 5.682 postos de trabalho.<sup>59</sup>

Ainda assim, houve redução das exportações têxteis em Sergipe, ficando este abaixo da média nacional. Alguns dos motivos foram: a importação de algodão a partir de 1916; a ausência de uma rede pública de distribuição de energia elétrica; o aumento do grau de mercantilização decorrente da abolição da escravidão e da introdução do trabalho livre; e o acirramento da concorrência inter-regional, além de outros fatores.<sup>60</sup>

Apesar da relativa melhoria na economia do Estado, o operariado vivia

58 Relatório dos Presidentes: Pereira Lobo, 07/09/1922; Manuel Dantas, 07/09/1930. *Apud*: ROMÃO, Frederico. Pg.94

59 ROMÃO, Frederico Lisboa, *Na Trama da História - O Movimento Operário em Sergipe*, Frederico Lisboa Romão, Aracaju, 2000, p.32.

60 CRUZ, Maria Helena Santana. *Mudanças tecnológicas e relações de trabalho: Um olhar de gênero na indústria têxtil*. Revista da fapese, n. 2, jul./dez. 2005, pg. 7 a 24.



em condições precárias. O mais antigo jornal da classe, "O Operário", já em 1891 publicava artigos com crônicas e poesias. Mas sua maior reivindicação era a educação popular.

*"A nossa instrução pública tem se limitado até hoje a preparar a mocidade para os cursos superiores de direito, medicina, engenharia, etc., deixando em criminoso esquecimento, em completo abandono, as classes operárias."*<sup>61</sup>

Nesse período, o jornal "O Operário" fez várias denúncias sobre as fábricas Confiança, Sergipe Industrial e Santa Cruz, em Estância, manifestando-se contra a opressão e os acidentes de trabalho.

*"(...) O patrão é o senhor que traz n'uma das mãos o chicote e noutra as algemas (...) ao penetrar-se no recinto de uma fábrica, assiste-se ao certo morrer de uma turma numerosa de homens, mulheres e crianças. (...) Fábrica de tecidos de Estância. A função dos calhordas reage operários. Na fábrica de tecidos grossos... há um conluio de patrões, cuja função quotidiana é usurpar cinicamente o mais que pode da resumida jornada dos operários que ali vivem alugados como uma turma de escravos indefesos e maltrapilhos. (...) o que é certo, é que os operários da fábrica de tecido nunca operaram um movimento, brusco ou lento, da reacção contra os seus pretensos senhores."*<sup>62</sup>

Com relação à exploração de menores nas fábricas sergipanas, o jornal "A Voz do Operário" denuncia "como são sacrificadas as crianças proletárias (...) os filhos dos trabalhadores que tudo produzem morrem de fome, miséria e maus tratos"<sup>63</sup>. Em 1932, foi exigido o cumprimento do Código de Menores, que vigorava desde 1926, conforme Decreto Federal nº 5083, que limitava o trabalho, "proibindo-o para menores de 14 anos, e

não permitindo jornadas maiores do que 6 horas por dia para menores de 18 anos. Não permitia ainda o trabalho noturno e obrigava que houvesse uma hora de repouso por jornada"<sup>64</sup>. Em todo o estado não se cumpria, na prática, esse decreto.

As condições de trabalho dentro das fábricas não eram muito diferentes das condições do restante do país. Segundo Frederico Romão,

*"o interior das fábricas têxteis eram ambientes enormemente insalubres, operavam em grandes galpões de tetos altos e com muito pouca ventilação. As janelas, além de poucas e pequenas, situavam-se nos altos das paredes, não sendo suficientes para arejar o ambiente. Dentro desses galpões, as diversas etapas do processo de produção do tecido (tecelagem, tinturaria, engomagem) eram separadas por paredes, comprometendo ainda mais a ventilação e a luminosidade, que também eram muito ruins... como os maquinários eram pouco automatizados provocavam um barulho ensurdecador, exigindo ainda um grande número de operários por setor, o que agravava ainda mais o calor... as condições sanitárias não ficavam para trás. As fábricas não possuíam banheiros, sanitários, bebedouros, nem mesmo locais providos de água e sabão para se lavarem as mãos de forma higiênica (...)"*<sup>65</sup>

Os operários moravam nas vilas operárias, ao lado das fábricas, e o industrial exigia jornadas entre 10 e 14 horas por dia, em troca de baixíssimos salários. Dados comprovam que o Estado de Sergipe era um dos locais do país onde se pagavam os piores salários.

*"(...) nas indústrias têxteis recebiam um salário médio diário de 5\$239, para o Brasil como um todo, 5\$729 em São Paulo, 6\$720 no Distrito Federal e 3\$360 em Sergipe (...) Por outro*

61 O Operário. Aracaju, 23/02/1891, BPED (Hemeroteca), Sergipe, apud ROMÃO, Frederico. p. 45

62 Idem, p. 61

63 Voz do Operário. Aracaju, n.24, 31/07/1932, BPED (Hemeroteca), Sergipe, apud ROMÃO, Frederico. p. 97

64 ROMÃO, Frederico. p. 110.

65 Ibid . p. 95





Vila de Passagem, Neópolis. Casas dos operários especializados. Fonte: <https://www.facebook.com/vilaoperariadapassagem>



Vila de Passagem, Neópolis. Igreja e Praça. Casario dos operários sem especialização ao fundo. Fonte: <https://www.facebook.com/vilaoperariadapassagem>



Vila de Passagem, Neópolis. Vista das duas tipologias. Casario dos operários sem especialização à esquerda e operário mais especializados à direita. Fonte: <https://www.facebook.com/vilaoperariadapassagem>

*lado, em Sergipe, a predominância do sexo feminino entre os operários industriais indicam uma possibilidade de menor remuneração”.*<sup>66</sup>

Visto que a quantidade de casas não era suficiente para o número de trabalhadores, as casas das vilas eram fornecidas para os operários mais qualificados. Aos sem qualificação restava a opção de viver em casebres nas áreas próximas às vilas, em vielas e becos sem saneamento, água ou luz.

*“(…) Geralmente têm uma porta e uma janela, com uma sala, um quarto e uma cozinha. Oito, dez, doze pessoas, pais e filhos, tios e cunhados, vivem, promiscuamente, sem conforto e sem higiene, dormindo no chão, comendo no chão, amando no chão, sofrendo as piores e mais graves enfermidades (...)”*<sup>67</sup>

Em meados da década 1930, no século XX, existiam onze fábricas têxteis no Estado de Sergipe: duas em Aracaju: Sergipe Industrial e Confiança; três em Estância: Santa Cruz, Senhor do Bomfim e Piautinga; duas em Neópolis: Passagem e Têxtil; uma em São Cristóvão: Empresa Industrial; uma em Maruim: Sergipe Fabril; uma em Própria: Indústria Propriá; e uma em Riachuelo: Tecelagem Central.<sup>68</sup>

### Vila Operária de Passagem, Neópolis

Em alguns poucos lugares, como a vila operária de Passagem, em Neópolis, por exemplo, havia uma boa infraestrutura: escola, igreja, praça, campo de futebol, mercado e clube de lazer. Fundada pelo comendador português Manoel Gonçalves, a fábrica têxtil empregava mais de 200 pessoas. (Neste trabalho a cidade de Neópolis não será estudada porque possuem apenas exemplares fabris, não possuem ferroviários e o corte foi necessário.)

### Vila Operária Santa Cruz, Estância

Outro grande exemplo de arquitetura industrial no Estado é a cidade de Estância,

*“A Fábrica Santa Cruz foi construída por João Sobrinho ainda nos fins do século XIX. As vilas operárias provavelmente foram fruto de exigência legal para unidades fabris com mais de 300 empregados. A vila da Santa Cruz era bastante rica: além das casas residenciais para operários e técnicos, tinha toda a infra-estrutura como*

<sup>66</sup> SUBRINHO, Josué Modesto Passos. 1992. Pg. 110

<sup>67</sup> Depoimento de Manoel Messias dos Santos, ex-operário, *apud* ROMÃO, Frederico. p. 101-102

<sup>68</sup> ROMÃO, Frederico. p. 93



*biblioteca, cassino, escola, creche, cinema, quadra para a prática de esportes, campo e time de futebol e até a feira. Além disso, ainda havia os atendimentos médicos e odontológicos para os operários e seus dependentes. A população podia se abastecer sem ir ao centro da cidade. Havia festas no próprio bairro, a exemplo da festa da padroeira, a SANTA CRUZ, que acontecia na primeira semana do mês de maio. Era freqüente a vinda de cantores famosos e orquestras para as festas no bairro, somente para os operários. A ideologia se baseava no distanciamento dos operários dos centros das cidades, a fim de não serem influenciados por outras pessoas e criarem dificuldades no trabalho, ou mesmo se organizarem em greves. Estância foi o primeiro município de Sergipe onde ocorreu uma greve iniciada pelos trabalhadores da indústria têxtil. A lei é do período de Getúlio. A vila da Santa Cruz é uma das mais preservadas de Sergipe, que teve outras em Estância, em Aracaju e em Neópolis.”<sup>69</sup>*

O Bairro Operário Santa Cruz<sup>70</sup> era formado por diversas tipologias arquitetônicas, desde as habitações para os trabalhadores, até os edifícios de uso comunitário. De acordo com o grau de especialização do operário, sua moradia era de menor ou maior qualidade. As casas dos engenheiros

69 Informações dadas pela Dr. Vera Lúcia França, professora do departamento de Geografia, Universidade Federal de Sergipe. Escreveu o livro: Vamos Conhecer Estância. 1. ed. Estância- Sergipe: Prefeitura Municipal de Estância, 2000. v. 1. 119 p.

70 BOMFIM, Suzete Santos. *A Moradia do operário no Brasil. O caso da Vila Santa Cruz*, Estância/SE. Dissertação de Mestrado. Universidade de Brasília, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Brasília, 2007.



Vista lateral dos Galpões. Foto: Suzete Bomfim, julho de 2006



Detalhe da Fachada Principal. Foto: Suzete Bomfim, julho de 2006



Fachada do bloco de 6 unidades habitacionais idênticas. Foto: Suzete Bomfim, 2002.



Fachadas da Rua Santa Luzia - tipo 01. Com alteração, surgimento da platibanda recortada, década de 1930. Foto: Suzete Bomfim, 2006.



Fachada da Rua Santa Luzia - tipo 02. Foto: Suzete Bomfim, 2006.

que faziam a manutenção das máquinas, por exemplo, eram maiores, dotadas de recuos frontais e laterais, tinham melhor ventilação e iluminação, além de mais detalhes decorativos nas suas fachadas. No entanto, as casas para operários sem especialização, nas ruas Santa Cruz e Santa Luzia, eram menores e não possuíam recuo, ficando no alinhamento do passeio público.

Ao longo do seu período de crescimento urbano, foram construídos prédios de uso comum, como o Centro de Recreação Operária, o Centro Educativo, a Escola Primária para filhos dos operários, o Armazém, as Praças e a Igreja.

A Fábrica Santa Cruz era a maior da região. Em 1922, possuía 300 teares importados funcionando e contava com 530 operários. Os galpões, inaugurados em 1891, eram típicos da arquitetura industrial utilizada pelo País. Sua fachada é simétrica, as portas e janelas são emolduradas, a platibanda é composta de volutas, cimalkhas, decoração em alto e baixo relevo com estuques produzidos em série, balaustrada em ferro e coluna marcando o ritmo da edificação.

Os galpões são semelhantes aos demais analisados, com grandes vãos para comportar o maquinário de produção têxtil, com dimensões idênticas, modulados e com ritmo.

A Rua Santa Cruz foi a primeira a ser construída, e ligava a praça principal e a Casa do Proprietário aos escritórios e Galpões da Fábrica. As casas são geminadas, não possuem recuo, ficam no alinhamento da rua e têm passeio público de um metro. As 72 unidades existentes dessa tipologia estão distribuídas em 12 blocos, cada um contendo 6 casas. Entre os blocos existe uma área livre de 5 metros.

A Rua Santa Luzia, paralela à Rua Santa Cruz, começou a ser construída em meados da década de 1920. Foi a segunda rua da vila operária, construída para atender à crescente



demanda de casas para operários. Contava com 88 unidades habitacionais.

O Plano Diretor da cidade de Estância resgatou o traçado original da cidade e o definiu como Centro Histórico. Sendo o Bairro Santa Cruz a primeira expansão da cidade, datada do fim do século XIX e início do século XX, foi definido como “Área Especial de Preservação”. Porém, o bairro operário não possui nenhum tipo de proteção, o que permite que o proprietário tenha liberdade para descaracterizar qualquer parte do conjunto, podendo danificar a unidade histórica e cultural do bairro.

Na cidade de **Propriá**, a indústria ganhou força em 1914 com a inauguração de várias usinas de beneficiamento de arroz, além da fábrica têxtil, de óleos e da indústria de calçados. A indústria passou a atrair pessoas de todo o Estado e também de Alagoas. Outra cidade que teve sua produção destacada foi **Riachuelo**. Por ter sido bem servida de linhas férreas e de rios, teve facilidade para escoar a produção: açúcar cristal, tecidos, aguardente, etc. Suas fábricas empregavam em média mil trabalhadores.

Não poderia deixar de ser citada a cidade de **São Cristóvão**, que, por volta de 1912 começou sua fase industrial, com a fundação da fábrica têxtil Sam Cristovam Industria S.A. As fábricas e sua cidade operária, com creche, escola, moradia e assistência médica e odontológica, atraíram a população de Aracaju, que nesse momento estava com o mercado de trabalho saturado e oferecia péssimas condições de moradia e trabalho. Posteriormente, surgiu outra fábrica têxtil, a Companhia Industrial São Gonçalo S.A., em 1945, graças aos incentivos fiscais decorrentes da Segunda Guerra Mundial. A companhia faliu em 1969 e teve sua vila operária abandonada pelos moradores. Já os operários da fábrica “Sam Cristovam” receberam a posse das casas como forma de indenização quando do seu fechamento.

Tais cidades, Propriá e São Cristóvão - além de Aracaju, Riachuelo e Maruim - serão estudadas no capítulo seguinte, por possuir rico acervo da arquitetura fabril e ferroviária. Em Sergipe, assim como nos demais estados do Brasil, os conjuntos arquitetônicos “Fábrica - Vila Operária”

eram admirados pela elite dominante e tidos como exemplo de disciplina e moradia higiênica. Porém, do ponto de vista do operariado as vilas remetiam, em muitos aspectos, aos antigos núcleos de escravidão patriarcal dos engenhos nordestinos.

### A implantação da Rede Ferroviária em Sergipe

A intenção de se construir uma ferrovia em Sergipe data da segunda metade do século XIX, ainda no Brasil Império, quando os objetivos políticos visavam ligações do sertão para o litoral, no sentido de atender aos anseios do comércio agrário-exportador. O interesse político sempre figurou como fator preponderante para a criação de trechos ferroviários, mais importante, muitas vezes, que as condições geográficas e econômicas dos lugares.

A ferrovia era uma realidade que estava geograficamente muito próxima do estado, pois de um lado estava construída a “Estrada de Ferro Recife ao São Francisco”, inaugurada em 8 de fevereiro de 1858, com uma extensão de 31,5 km, no estado de Pernambuco, e do outro, na vizinha Bahia, havia a “Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco”, inaugurada em 28 de junho de 1860, com uma extensão de 14 km, cujo trecho inicial ia de Calçada, em Salvador, a Paripe, ainda na Bahia.

Adicionalmente, Sergipe possuía um sério problema de transporte, pois era necessário transpor a barra dos seus rios - Real, Sergipe, Japarutuba e Vaza-Barris - para adentrar no estado por vias navegáveis. Em discurso proferido na Câmara dos Deputados, em 15 de setembro de 1903, o deputado sergipano Rodrigues Dória, mentor do projeto para construção da ferrovia no estado, afirmou que Sergipe, apesar de marítimo, vivia isolado dos outros estados da federação. A navegação a vapor da Companhia Lloyd Brasileira, “única navegação regular que temos, na sua linha norte, salta da Bahia para o Estado do Alagoas, sem tocar em Sergipe”. Em outro momento do discurso ele afirma que “é mais fácil ir à



Traçado da Estrada de Ferro do Timbó a Propriá com ramais entre Aracaju e Simão Dias, de acordo com as instruções do Governo da União, de 19 de maio de 1904.

Fonte: Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa de Sergipe, em 7 de setembro de 1904, pelo Presidente do Estado, Josino de Menezes.

Europa do que a Sergipe”.<sup>71</sup>

Os vizinhos Bahia e Pernambuco, além de outros estados do país, tiveram inicialmente ferrovias com traçados pequenos, que não os interligavam a outros estados. Da mesma forma, a primeira menção da ligação de Sergipe a outro estado aconteceu apenas após a proclamação da República, em 1891. Contudo, apesar dos esforços e desejos dos governantes e de todos os estudos realizados, a construção da ferrovia em Sergipe não se efetivou naquele século.

Desde a primeira Resolução Provincial, de 6 de maio de 1872 até maio de 1913, foram inúmeras idas e vindas de decretos, leis, concessões, transferências e muita expectativa do povo sergipano para a construção de uma estrada de ferro que promovesse a integração territorial, facilitando o transporte de pessoas e escoamento de mercadorias dentro do próprio estado e ligando cidades do sertão, como Simão Dias, a cidades do litoral, como Aracaju.

Os esforços combinados do senador Olympio Campos, do deputado Rodrigues Dória e do presidente do estado, Josino Menezes, convergiram para que se colocasse à disposição do governo federal o valor necessário para a realização dos estudos para a construção da estrada de ferro. De acordo com telegrama enviado em 10 de maio de 1904, o Ministro da Viação, Lauro Muller, orçou o estudo da ferrovia no valor de 220 contos. Prontamente, o governo estadual colocou à disposição este valor, por meio do Ato nº 50, de 10 de maio de 1904, abrindo o crédito do referido valor para pagamento do estudo da via-férrea.

Como aconteceu em todo o Brasil, diversos planos para implantação de novos ramais ferroviários foram abandonados em Sergipe, a exemplo das ligações com Estância, Lagarto e Simão Dias. De acordo com as instruções do governo da União, expedidas em 19 de maio de 1904, o traçado da estrada de ferro em Sergipe ligaria a estação de Timbó, na Bahia, a uma estação de Propriá, em Sergipe. Neste traçado, como se pode verificar na imagem abaixo, a estrada de ferro passaria por Estância e um ramal ligaria Laranjeiras a Itabaiana, que por sua vez seria ligada a Simão Dias. O sertão do estado estaria então ligado ao litoral por via-férrea.

Porém, além deste traçado a que se referem as instruções do Governo Federal, outro, que não alterava a extensão da via-férrea projetada, era debatido na imprensa do Estado. Em vez de partir do Timbó, e seguir por Estância e Laranjeiras com ramal para a capital, a ideia era sair desse ponto inicial, passar por Itabaianinha ou suas imediações, por Boquim, Itaporanga, imediações de São Cristóvão, Aracaju e dali seguir para Laranjeiras. De fato, este foi considerado mais conveniente para

71 DÓRIA, Rodrigues. *Estrada de Ferro Timbó - Propriá: uma reivindicação*. Livraria Econômica, Rua da Louça, 21: Bahia, 1926. Cópia gentilmente cedida pelo professor Luís Antônio Barreto, p. 4.



os interesses locais, pelos que conheciam melhor o território sergipano, e acabou sendo executado anos mais tarde.

O Decreto nº 7.171, de 12 de novembro de 1908, concedeu autorização para a construção da Estrada de Ferro Timbó a Propriá. A partir da assinatura do contrato, no dia 3 de fevereiro de 1909, e de sua posterior publicação, os trabalhos para construção da estrada de ferro iniciaram-se na Bahia no dia 6 de maio de 1909, e no dia 17 de junho em Aracaju.

De acordo com o contrato, os serviços que deveriam ser efetivados pelo engenheiro civil e sua equipe eram: a roçada, limpa e o deslocamento da faixa de terra necessária à estrada e suas dependências; os trabalhos de terraplanagem constantes de corte, empréstimo, cava para fundações, vala, valetas, derivação de rio, esplanada, desvio e outros semelhantes; as obras de consolidação e as de arte, tanto correntes como especiais; a montagem da superestrutura metálica ou de madeira das pontes e viadutos e do material rodante; o assentamento da via permanente; os caminhos de serviço, estiva, abrigos para trabalhadores, cerca e os demais trabalhos acessórios necessários à execução das obras; o transporte de todo o material até o lugar do seu emprego; o assentamento da linha telegráfica; os edifícios e dependências da Estrada, que fossem indicados pelo Governo.

Os parâmetros utilizados neste contrato para a construção da “Estrada de Ferro Timbó a Propriá” estavam baseados nas condições gerais, tabela de preços e especificações para as obras da “Estrada de Ferro Central do Brasil”.

O relatório apresentado pelo Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas, Miguel Calmon Du Pin e Almeida, em 1909, contém rico relato sobre a construção da “Estrada de Ferro Timbó a Propriá”.

*“A estrada de ferro Timbó a Propriá, destinada a estabelecer a ligação dos três Estados da Bahia, Sergipe e Alagoas, faz parte da grande rede ferroviária de ligação dos Estados do Norte e nada mais é que o prolongamento da linha de Alagoas a Timbó, que, por seu turno, é ramal da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco, cuja estação inicial se acha*

*na capital do Estado da Bahia.*

*Os seus trabalhos de exploração, iniciados em abril de 1905, foram executados sob a direção do engenheiro Guilherme Greenhalgh, segundo as instruções emitidas por portaria de 19 de maio de 1904 e por conto do crédito de duzentos e vinte contos de réis (220.000\$00) posto pelo Governo do Estado de Sergipe à disposição do Governo Federal.*

*O seu traçado definitivo, mui bem concebido, afastando a estrada do litoral tanto quanto possível, e, assim, fazendo servir a ricos e férteis municípios do futuro Estado de Sergipe e a não pequena região, rica também, do da Bahia, tem por objetivo a cidade de Propriá, à margem direita do grande Rio São Francisco.*

*Do Collegio, na margem oposta do mesmo rio, fronteira a Propriá, partirá a linha que, entroncando em Atalaia com a Rede de Viação Férrea da Great Western of Brazil Railway e transpondo o Estado de Alagoas, porá em comunicação com este os Estados da Bahia e do Sergipe e ainda com os de Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte.*

*Como se vê, o plano concebido e em via de execução, é grandioso e assegura sem dúvida, uma área não remota de indescritível prosperidade para o povo brasileiro.*

*A estrada de Ferro Timbó a Propriá serve, diretamente, às vilas de Barracão, Gerú, Itabaianinha, Pedrinhas, Boquim, Itaporanga, Carmo, Japarutuba, Sítio do Meio e às cidades de São Cristóvão, Aracaju, Laranjeiras, Maruim e Rosário; atravessa rios importantes, de margens ubérrimas, tais como Pequara, o Itapicurú, que deságua no oceano próximo a Villa de Conde, o Real, que serve de divisa aos Estados da Bahia e de Sergipe, a cuja margem se vê a cidade de Aracaju, próximo à foz do Japarutuba, além de outros de menor vulto.*

*Se bem que, como fora para desejar, não podem ser,*



*entretanto, reputadas boas as condições, técnicas do traçado da estrada de ferro de Timbó a Propriá, onde, para as bitolas de 1m,00 as declividades não vão a taxa superior a 0,025 por metro e é de 120 metros o raio mínimo das curvas.*

*O Decreto legislativo nº 1126, de 15 de dezembro de 1903, determinou a construção dessa estrada por conta dos cofres da União, por empreitada e com pagamentos realizados em títulos da dívida pública que o Governo Federal venha a emitir, vencendo o juro anual de 5% em papel ou 4% em ouro, amortizáveis na razão 1% ao ano.*

*Mais tarde, reconhecida a estrada de utilidade geral por sua incorporação à rede delineada Comissão Central, o Governo Federal, autorizado pelo Decreto nº 7049, de 30 de julho de 1908, restituiu o Estado Sergipe a quantia por este despendida com os estudos, a que já tivemos vez de nos referir.*

*Com o fim de minorar os efeitos da seca, que se manifestara com grande intensidade em zona compreendida no projeto desta estrada (norte do Estado da Bahia e totalidade do de Sergipe), resolveu o Governo dar começo à construção, por administração, dos primeiros 30 kms desta estrada, devendo ser empregados como operários o maior número de retirantes que os trabalhos comportassem; a inauguração teve lugar no dia 12 de abril de 1908, tendo para esse fim ido a Timbó o próprio engenheiro chefe da comissão, e dignando-se de assistir à solenidade o Exmo. Governador do Estado, Dr. José Marcellino de Souza.*

*No período em que o serviço esteve a cargo da comissão foi preparado o leito da estrada na extensão de 27 kms, ficando em adiantado estado de preparação os três kms restantes, e em andamento regular o assentamento de*

*dormentes e trilhos.*"<sup>72</sup>

O primeiro trecho da "Estrada de Ferro Timbó a Propriá", situado entre Timbó e Aracaju, foi inaugurado em 26 de maio de 1913. O trecho Aracaju a Rosário do Catete, passando por Laranjeiras, começou a operar em 22 de março de 1914, e o último trecho até Propriá, com ramal para Capela, foi inaugurado em 6 de agosto de 1915. Os três trechos totalizavam cerca de trezentos quilômetros de ferrovias, compostas por vinte e cinco estações, do sul ao norte de Sergipe.

Entre 1912 e 1934, a via-férrea Timbó Propriá esteve sob a administração de uma empresa franco-belga, a Companhia Ferroviária Éste Brasileiro, por meio de contrato de concessão. O contrato foi encerrado no governo Vargas, devido às péssimas condições de manutenção da via e das edificações e aos inúmeros acidentes provocados pelas más condições das estradas e do material rodante, além dos atrasos constantes. Por volta de 1935, Vargas encampou as linhas da Rede de Viação Baiana e criou a autarquia Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, VFFLB, absorvida, em 1957, pela Rede Ferroviária Federal S.A., RFFSA.

A administração da linha que cortava o estado de Sergipe sempre esteve subordinada a Salvador, Bahia, e era considerada um ramal ferroviário da via-férrea baiana. Entre 1973 e 1979, toda a malha ferroviária baiana, incluindo a de Sergipe, esteve sob a responsabilidade administrativa da RFFSA em Recife. Em 1979, a administração retornou para Salvador com a criação da SR7 - Superintendência Regional da RFFSA.

*"O processo de desestatização da RFFSA começou durante o mandato do presidente Fernando Collor de Melo, quando foi incluída no Programa Nacional de Desestatização, e consistiu na concessão dos serviços de transporte ferroviário e arrendamento dos seus bens operacionais por um período de trinta anos, podendo ser renovados por mais trinta, e na*

<sup>72</sup> Relatório apresentado ao Presidente dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro do Estado da Indústria, Viação e Obras Públicas Miguel Calmon Du Pin e Almeida. No ano de 1909, p. 169-171. Nota extraída do *Inventário de Conhecimento do Patrimônio Ferroviário no Estado de Sergipe*. Iphan, 2009.



*sua divisão em seis malhas regionais. “As linhas pertencentes à Bahia e Sergipe integraram a malha regional Centro-Leste, que foi adquirida pela Ferrovia Centro Atlântica - FCA, atual administradora da linha de Sergipe”.*<sup>73</sup>

Em Sergipe, as estações ferroviárias tiveram papel fundamental na formação, consolidação, ressurgimento, desaparecimento ou estagnação de vários municípios, visto que foram capazes de gerar expressivos movimentos econômicos e sociais em seu entorno, promovendo a integração regional, a intensificação da vida urbana e do comércio e o aumento populacional de diversos lugares que sequer existiam no mapa.

Salgado, inicialmente referenciado como uma fazenda às margens do rio Piauitinga, pertencente ao município de Boquim, é um dos exemplos de ponto de parada da estrada de ferro que se transformou em cidade. A localidade teve rápido desenvolvimento ao se tornar ponto de chegada e partida de trens e ponto de embarque e desembarque da população dos municípios vizinhos, ensejando sua transformação em município. Em São Cristóvão, a chegada dos trens em 1913, em conjunto com a inauguração da fábrica de tecidos em 1914, foram consideradas por contemporâneos *“como os dois mais eficazes veículos da ressurreição da mais velha cidade de Sergipe”*.<sup>74</sup>

De acordo com Jornal da Cidade, com o fim dos vagões de passageiros nas ferrovias sergipanas, em 1977, as cidades servidas estagnaram ou perderam a vivacidade de antes.

Segundo o Inventário de Conhecimento do Patrimônio Ferroviário no Estado de Sergipe,

*“Os bens imóveis encontrados e inventariados na linha podem ser divididos em dois grandes grupos: o das construções “habitáveis”, que abrigam atividades humanas,*

<sup>73</sup> *Inventário De Conhecimento do Patrimônio Ferroviário no Estado De Sergipe*, Iphan,2009. Material inédito ainda não publicado. Cedido gentilmente em formato eletrônico para esta pesquisa pelo IPHAN.

<sup>74</sup> Jornal da Cidade. Publicação do dia 21 de novembro de 2010. Artigo: *Estudante quer garantir preservação de patrimônio estadual*.

*como estações, alojamentos e oficinas, e o daquelas “não habitáveis”, onde se encaixam reservatórios de água e superestruturas, como pontes, pontilhões ou viadutos. O primeiro grupo apresenta relativa variedade tipológica e estilística entre seus bens, abarcando desde construções de caráter meramente funcional, até aquelas onde se faz dialogar utilidade e estética. Não foi encontrado um estilo arquitetônico predominante na Linha, embora sejam evidentes, em campo ou registros iconográficos, repetições de projetos de algumas estações - caso de Maruim, Carmópolis, Japarutuba e Batinga - e tipologias semelhantes - caso das Estações de Salgado e Itabaianinha, por exemplo. Merecem destaque, pela peculiaridade e beleza de suas construções, as estações de Murta, Rosário do Catete, Boquim e a antiga de Própria. Além, claro, da Estação de Aracaju, expressivo exemplar de influência Art Decó”.*<sup>75</sup>

Atualmente, apesar de revitalizações isoladas, como aconteceu com parte do patrimônio ferroviário de Boquim, grande parte das edificações ferroviárias encontra-se abandonada, outras estão em ruínas e de algumas, nada restou, como é o caso de Capela.

No Capítulo 4, veremos mais detalhadamente o processo de industrialização e chegada das ferrovias em cinco cidades de Sergipe - Aracaju, São Cristóvão, Riachuelo, Maruim e Propriá - assim como o Patrimônio Industrial ainda existente em cada um dos casos.

<sup>75</sup> *Inventário De Conhecimento do Patrimônio Ferroviário no Estado De Sergipe*, Iphan,2009. Material inédito ainda não publicado. Cedido gentilmente em formato eletrônico para esta pesquisa pelo IPHAN.







## CAPÍTULO IV - ESTUDOS DE CASO EM SERGIPE





Neste capítulo queremos revelar - de forma inédita - os exemplares do Patrimônio Industrial de cinco cidades Estado de Sergipe: Aracaju, São Cristóvão, Maruim, Riachuelo e Propriá. A delimitação dos estudos de caso foi necessária, pois existiam vinte e uma cidades com arquitetura ferroviária no Estado. As cidades foram escolhidas por possuírem tanto arquitetura fabril quanto ferroviária.

Vale ressaltar, como já mencionado na introdução deste trabalho, que ao pesquisar as cidades de São Cristóvão e Aracaju, encontramos maior quantidade de material para pesquisa bibliográfica e iconográfica, por terem grande importância histórica e econômica no Estado. Quanto às cidades de Maruim, Riachuelo e Propriá, por terem menor expressão, houve grande dificuldade na pesquisa bibliográfica. A maior parte do material apresentado foi resultado de pesquisa de campo e levantamento fotográfico realizado pela autora. Portanto, infelizmente isso causou um desequilíbrio no volume de conteúdo entre as cinco cidades. As fichas elaboradas para cada cidade ao final de cada texto, contém um levantamento fotográfico e iconográfico, e descreve em linhas gerais as principais características dos edifícios apresentados e algumas informações como datas de construção, tipo de cobertura, estado de conservação, se existe ou não alguma proteção legal.



- Cidades com exemplares de Arquitetura Ferroviária.
- Cidades com exemplares de Arquitetura Ferroviária e Fabril



## 4.1 - ARACAJU



Mapa de localização de Aracaju no Estado de Sergipe.  
Fonte: [www.wikipedia.org/Ficheiro\\_Sergipe\\_municipio\\_Aracaju](http://www.wikipedia.org/Ficheiro:Sergipe_municipio_Aracaju)

Na segunda metade do século XIX, a economia e a sociedade brasileiras passaram por significativas transformações. Nesse contexto, a então Província de Sergipe Del Rey precisava de um porto moderno em sua capital para a comercialização internacional do açúcar, sua principal atividade econômica no século XIX. A cidade de São Cristóvão, fundada por Cristóvão de Barros em 1590, foi capital por 265 anos. Visto que suas condições geográficas não eram favoráveis à construção de um novo porto, o povoado de Santo Antônio do Aracaju foi escolhido para sediá-lo.<sup>1</sup> Em 1855 essa cidade planejada passou a ser a capital da província. A construção da cidade de Aracaju teve um elevado custo, devido às condições físicas do terreno, constituído de áreas inundadas, pântanos, mangues e dunas.<sup>2</sup>

A Província de Sergipe adquiriu sua independência da Província da Bahia em 1820. Após esse período, os senhores de engenho e comerciantes sergipanos se empenhavam para modernizar suas relações econômicas, sociais e culturais. Tal empenho era alimentado por diversas questões, como o crescimento da produção de açúcar, o avanço do capitalismo impulsionado pelo fim do tráfico de escravos, a crescente industrialização nacional aliada à expansão da rede ferroviária e a luta para garantir uma efetiva independência da Bahia.

Um novo porto era necessário para escoar a produção local e estabelecer comércio direto com outras províncias e com a Europa. A antiga São Cristóvão, com suas ladeiras, ruas de pedra e casarios antigos, não atendia às novas necessidades da economia da região.

Para entendermos determinados acontecimentos na história sergipana, devemos traçar uma rápida linha de fatos da vida nacional. A mudança da capital para Aracaju está intimamente ligada ao período político pelo qual o Brasil passava. O café foi o principal responsável pelas transformações ocorridas. Contudo, a economia cafeeira esbarrou no problema da mão de obra devido à proibição do tráfico negreiro, consequência da pressão dos ingleses, que visavam ampliar seu mercado consumidor. Em contrapartida, a liberação de capital antes empregado no tráfico possibilitou a realização de novos empreendimentos de modernização da economia, notadamente do setor industrial. Este período de prosperidade, conhecido como “Era Mauá”, promoveu a pacificação política e um ambiente vantajoso para a aplicação dos recursos disponíveis.

Outro aspecto a ser considerado foi a tendência das cidades do século XIX de se aproximarem

1 Veremos detalhadamente o histórico de São Cristóvão e sua relação com a nova capital. Aracaju no item do Capítulo dedicado a tal cidade..

2 LOUREIRO, Kátia A. S. *A trajetória urbana de Aracaju em tempo de interferir*. Aracaju: INEP, 1983, p.18



do mar, situadas nos melhores portos ou às margens dos rios mais importantes. Em meio a esse cenário econômico, a

*“Febre de realizações e negócios ia acelerar o empenho natural de unir os principais centros de distribuição de mercadorias com a capital e, conseqüentemente, a substituição do tipo cidade fortaleza pelo tipo cidade porto”<sup>3</sup>*

Foi nesse contexto de transição do Brasil Colonial para um Brasil Mercantil que Inácio Barbosa assumiu o governo da província de Sergipe. Ele previa que o futuro econômico da província dependia das facilidades de escoamento da produção canavieira. O açúcar ainda era o principal produto de Sergipe e tinha seus problemas de atraso industrial agravado por duas causas regionais:

- O peso do açúcar sergipano era fraudado, pois seu comércio era feito por meio dos trapiches baianos, trazendo menor arrecadação para os senhores de engenho.
- A falta de melhores condições para o escoamento da produção dificultava o comércio exterior.

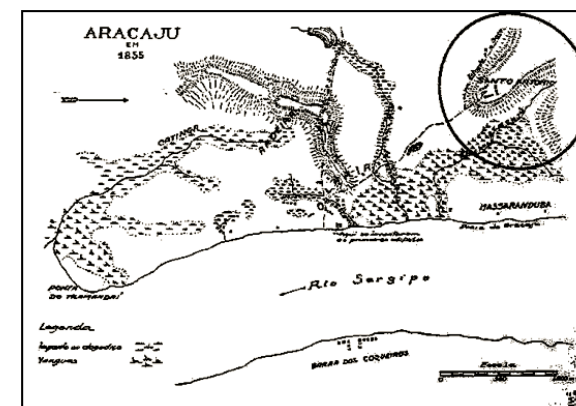
Assim, a transferência da capital de São Cristóvão para Aracaju veio atender aos interesses da classe produtora de açúcar. Essa mudança atendeu também interesses políticos, pois a nova localização da capital favorecia o forte controle sobre as diversas regiões da província.

Inácio Joaquim Barbosa, por meio da Resolução n° 413, de 17 de março de 1855, elevou Aracaju - nascida de um arraial na colina do Santo Antônio, hoje Bairro Santo Antônio - à condição de cidade e capital da Província de Sergipe Del Rey. Ele contou com o apoio de políticos e senhores de engenho, como por exemplo, o grande proprietário de terras João Gomes de Mello, o “Barão de Maruim”.

Nesse primeiro período histórico, segundo Wellington Vilar<sup>4</sup>, a característica central da mudança foi a luta político-administrativa para implantar o aparato burocrático da Província, contrariando a população de São Cristóvão. Ademais, lançar as bases de fundação do porto, com o aterramento das lagoas e mangues, foi desafiador.

### Crescimento e Desenvolvimento da Capital Sergipana

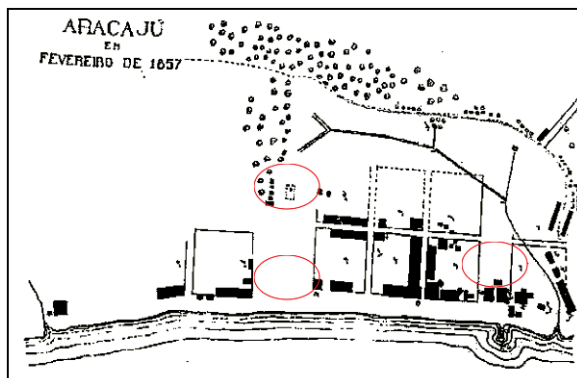
*“A princípio era uma praia deserta, uma vasta planície dominada pelas enchentes do oceano. Mas, desde o ano de 1590, esse local, por sua proximidade do mar,*



Reconstituição feita por Fernando Porto da localização da colina S. Antônio entre a faixa de terra escolhida para a implantação da nova capital em 1855, segundo documentos da época. Fonte: PORTO, Fernando. A cidade do Aracaju 1855/1865. 2ª ed. Aracaju: Governo de Sergipe/FUNDESC, 1991.

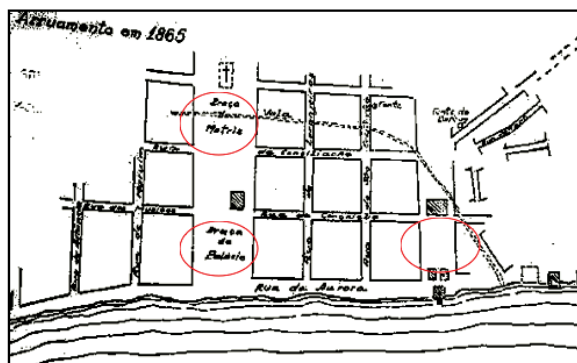
<sup>3</sup> FORTES, Bonifácio. *Evolução da Paisagem Humana de Aracaju*. Aracaju: ED. Regina, 1955. p.50.

<sup>4</sup> VILAR, J. W. C. *Evolução da paisagem urbana do Centro de Aracaju*. In: ARAÚJO, H. M. et al. (Org.). O ambiente urbano: visões geográficas de Aracaju. São Cristóvão: UFS, 2006. p. 45-67.



Mapa da cidade em 1857, demonstrando as primeiras ruas e edificações seguindo as orientações do "Plano Pirro". As áreas circuladas de vermelho posteriormente se transformam nas principais praças da cidade, conforme mapa de 1865.

Fonte: PORTO, Fernando. *A cidade do Aracaju 1855/1865*. 2ª ed. Aracaju: Governo de Sergipe/FUNDESC, 1991.



Demonstra a situação em 1865. A Rua da Aurora, posteriormente chamada de Avenida Ivo do Prado, fazia a ligação entre as praças. Percebemos a expansão das quadras em relação ao mapa de 1857, obedecendo à estrutura do "Plano Pirro". Fonte: PORTO, Fernando. *A cidade do Aracaju 1855/1865*. 2ª ed. Aracaju: Governo de Sergipe/FUNDESC, 1991.

pela facilidade de se comunicar com Maruim e Laranjeiras, vinha sendo olhado com desusado interesse. Ali o domínio do Cacique Serigy, a cuja terra aportara Cristóvão de Barros. Depois, desde o ano de 1669, sendo o indígena João Mulato o "manda chuva" da Aldeia de Aracaju, o porto começou a ser visitado pelas primeiras embarcações. O tempo corria. Em torno da igreja de Santo Antônio, no alto do Arraial da Colina, crescia o número de casebres. A vida política na província fervilhava. (...) Com a maioria de D. Pedro II, todavia a vida política da província entrara em uma fase de completa serenidade. Os problemas administrativos voltaram novamente a interessar o governo. E o problema máximo era, inevitavelmente, o da capital sergipana, localizada, então, na velha e heroica Cidade de São Cristóvão.(...) na sua colina deixara de ser uma fortaleza, era um símbolo do passado. Pela Barra do rio Sergipe saíam 25.000 sacas de açúcar, riqueza oriunda do famoso massapé do Vale do Cotinguiba. Em 1832, pensou-se em mudar a capital para a cidade de Laranjeiras... mas ficava longe do mar."<sup>5</sup>

Aracaju foi uma cidade projetada e construída sob um modelo capitalista, influenciado pelo "Barão de Maruim", poderoso coronel que almejava valorizar suas terras na região do vale do Cotinguiba, e que atendia a seus interesses políticos e econômicos. Suas terras se estendiam desde a atual Avenida Barão de Maruim, no centro da Cidade, até o atual município de Maruim, distante aproximadamente 30km de Aracaju. Por essa razão, a cidade foi implantada à margem direita do rio Sergipe, o que permitia relações de comércio marítimo com outras províncias.

Embora já houvesse o povoado de Santo Antônio do Aracaju, no alto da colina, e o povoado "Ilha dos Coqueiros", situado do outro lado da margem do rio Sergipe, Inácio Barbosa optou por fundar a capital numa "(...) estreita faixa de terra muito baixa alagável entre dunas, mangues e pântanos. Sua vegetação era composta de cajueiros, aroeiras, cambuís, gobirabas e coqueiros." <sup>6</sup>Essa região dava acesso ao canal mais profundo do rio Sergipe, facilitando a construção de atracadouros muito importantes para estabelecer um porto.

Com o receio da proposta de mudança da capital não ser aceita pela Corte, o governo providenciou um projeto para a nova cidade, feito pelo Engenheiro Major Sebastião Pirro. A apresentação do projeto foi uma reação à irregularidade do panorama urbano das cidades brasileiras até então.

5 CABRAL, Mário. *Roteiro de Aracaju - Guia sentimental da cidade*. Aracaju, 1955. p. 38.39

6 FORTES, Bonifácio. p.23



A intenção do “Plano Pirro”, segundo o historiador Fernando Porto, era que *“Dentro de um quadrado de 540 braças de lado estavam traçados quarteirões iguais, de forma quadrada, com 55 braças de lado, separados por ruas de 60 palmos de largura.”*<sup>7</sup>

Outra definição do plano foi da urbanista Kátia Loureiro: *“o desenho urbano da cidade constava de 32 quadras de 110x110 metros cada uma, com malha viária ortogonal, em traçado de tabuleiro de xadrez”*.<sup>8</sup>

Em 1857, surgiram as primeiras ruas e edificações de acordo com as orientações do “Plano Pirro”. A primeira foi a Rua da Aurora, margeando o rio, onde foi implantada a primeira sequência de quadras. As ruas perpendiculares à da Aurora foram: São Cristóvão, Laranjeiras, Maruim e Estância, homenageando as cidades históricas do Estado.

As edificações que constam no mapa são: 1. Alfândega; 2. Mesa de Rendas; 3. Palacete da Presidência; 4. Tesouraria da Fazenda; 5. Barracão da Tropa de Linha; 6. Enfermaria Militar. O retângulo pontilhado seria a futura Igreja Matriz, e na extrema direita do mapa, um arruamento irregular seria a antiga estrada que ligava o povoado de Santo Antônio do Aracaju às margens do Rio Sergipe.

Dentro da área demarcada pelo “Plano Pirro,” era proibida a construção de casas de palha, segundo o Código de Primeiras Posturas da Câmara Municipal, aprovado em setembro de 1856. Tal medida gerou a segregação da população pobre, que se refugiava em terrenos mais afastados, na área norte da cidade.

*“Nascendo a cidade não de forma espontânea, mas de vontade política, compete ao Governo Provincial criar condições para sua existência. Assim é que, durante quase os dois primeiros decênios o poder público tem uma atuação decisiva no desenvolvimento da cidade. Preocupa-se com a abertura das ruas, com problemas de aterros, incentiva e financia a construção de casas...”*<sup>9</sup>

As construções destinadas ao Governo, aos senhores de engenho e aos comerciantes foram feitas em alvenaria de pedra. Porém, a maioria das habitações era modesta e padronizada, feitas em alvenaria de tijolos ou pau-a-pique, geralmente com uma porta e duas janelas.

*“A primeira rua edificada foi a de São Cristóvão, cujo prolongamento ia dar na*

7 PORTO, Fernando. *A cidade do Aracaju 1855/1865*. Aracaju: Governo de Sergipe/FUNDESC, 1991. P. 36

8 LOUREIRO, Kátia, 1983, pg. 51

9 Barboza, Naide. *Em busca de imagens perdidas, centro histórico de Aracaju 1900-1940*. Aracaju: Ed. UFS, 1992, p.34.



Praça do Palácio (atual Fausto Cardoso), primeira década do século XX. Fonte: Acervo do Memorial de Sergipe, Coleção Rosa Faria.



Praça Olímpio Campos, primeira década do século XX. Fonte: Acervo do Memorial de Sergipe, Coleção Rosa Faria.



Praça Olímpio Campos, inauguração dos jardins em 1907. Fonte: Acervo do Memorial de Sergipe, Coleção Rosa Faria.





Mercado Municipal de Aracaju

Fonte: Acervo do Memorial de Sergipe, Coleção Rosa Faria.



Rua João Pessoa, em destaque, à esquerda o Hotel Glória, e à direita a Intendência Municipal.

Fonte: Acervo do Memorial de Sergipe, Coleção Rosa Faria.

estrada que ligava a cidade com o interior da Província. Concomitantemente, a rua São Cristóvão, surgiu a rua da Aurora, atuais Avenidas Rio Branco e Ivo do Prado. Nas imediações dessas duas artérias foram levantadas as primeiras edificações - casas rústicas, de paredes lisas e caídas, dispostas uma ao lado da outra. Só o governo utilizava alvenaria nas suas construções. Em 1857, já se delineavam os primeiros quarteirões. Na década de 1860, a construção da Igreja Matriz (atual Catedral) atraía a população para as proximidades, sendo abertas as ruas de Santo Amaro, Capela, Arauá e Santa Luzia, iniciando, desse modo, a expansão para o oeste. Ao sul já existia a Avenida Barão de Maruim e, ao norte, a estrada que dava na colina do Santo Antônio.”<sup>10</sup>

No decorrer da implantação do “Plano Pirro”, as quadras não foram tão bem utilizadas como se previa. Alguns proprietários decidiram que seus grandes terrenos seriam para construir becos e vielas para aluguel, ao invés de construir apenas suas casas. Tal atitude comprometia o interior das quadras, criando um ambiente insalubre. E assim a cidade crescia na direção sul por meio de aterros e desmonte de dunas e morros.

Os edifícios públicos concentravam-se em praças na “área nobre” do plano: 1. Praça do Palácio (atual Praça Fausto Cardoso); 2. Praça da Cadeia (atual Praça General Valadão); 3. Praça da Igreja Matriz (atual Praça Olímpio Campos).

Visto que o principal produto gerador de renda da antiga província - a cana-de-açúcar - estava em decadência, o desenvolvimento da cidade, no final do século XIX, ficou a cargo da iniciativa privada.

Em meados da primeira década do século XX, o quadro urbano começou a modificar. A pequena expansão do setor industrial despertou as autoridades para a necessidade de promover um ordenamento espacial mais condizente com as solicitações de infraestrutura.

Realizaram-se várias obras públicas. Em 1908, a “Empresa de Melhoramentos de Sergipe” implantou o primeiro sistema de abastecimento de água na capital. Apenas em 1912 este serviço passou a ser ficar na responsabilidade do Estado. No campo da mobilidade pública, em 1909, o primeiro sistema de transporte público começou a circular: bondes puxados por animais. Somente em 1926 tais bondes foram substituídos pelos elétricos. Com relação à infraestrutura, a luz elétrica chegou em 1913, a rede de esgotos, em 1914, e a rede de telefonia, em 1916.

Após a Primeira Guerra Mundial, Aracaju foi reconhecida como centro econômico do Estado,

<sup>10</sup> Diretoria de Patrimônio Cultural e Divisão de Patrimônio Histórico, Arquivo Público da Cidade de Aracaju.



tirando da cidade de Estância o status de maior centro industrial, comercial, administrativo, político e urbano. Isso estimulou a migração de camponeses e pequenos comerciantes para a capital.

No decorrer das décadas seguintes, a cidade continuou se desenvolvendo com obras de saneamento básico, embelezamento por meio de jardins, praças e arborização, alargamento das ruas, construção e reforma de prédios públicos.

Observamos o reflexo disso na arquitetura predominantemente eclética das principais áreas da cidade no período, tais como o Mercado Municipal e as ruas comerciais, como a Rua João Pessoa e a Avenida Ivo do Prado.

### Processo de Implantação Industrial

Segundo Amâncio Cardoso<sup>11</sup>, na segunda metade do século XIX, predominavam casas de barro e palha, inclusive de comerciantes ricos, face à dificuldade de transporte de material e à escassez de mão de obra especializada: *"a cidade projetada para servir de símbolo urbanístico e de prosperidade conviveu, por décadas, com uma sombra que forrava suas construções. Esse forro não era de melão, como entoavam as quadras populares, mas de palha de coqueiro"*.

Com o tempo, considerando o projeto político de capital moderna, os prédios públicos passaram pelo que Naide Barboza<sup>12</sup> denominou de "urbanismo higienista". A modernidade socioeconômica passava pela melhoria dos domicílios, e principalmente, pela limpeza do espaço público, tornando-o palatável a uma nova dimensão de sociabilidade.

*"Ao norte, fábricas têxteis consolidam um bairro operário. Ao sul, a construção de um arrabalde com as melhorias urbanísticas da época reforça esse setor como espaço residencial privilegiado, atraindo população de renda mais elevada. A abertura das primeiras ruas no bairro Siqueira Campos facilita o assentamento de populações oriundas da zona rural. A zona oeste estava, nesse momento, ocupada por uma população de baixa renda com pouca disponibilidade de infraestrutura. A quarta zona que se individualiza na estrutura urbana é o centro. A concentração de atividades terciárias, sejam mercantis ou administrativas, individualiza esse setor no panorama da cidade."*<sup>13</sup>

11 CARDOSO, A. *A Cidade de palha: Aracaju, 1855-1895*. Revista de Aracaju, Aracaju, n. 10, p. 111-115, 2003.

12 BARBOZA, N. *Em busca de imagens perdidas: Centro Histórico de Aracaju - 1900-1940*. Aracaju: Fundação Municipal de Cultura de Aracaju, 1992.

13 VILAR, 2006, p. 52-53



Antiga Rua da Aurora, posteriormente chamada de Avenida Ivo do Prado. Fonte: Acervo do Memorial de Sergipe, Coleção Rosa Faria.



Praça do Palácio, hoje Praça Fausto Cardoso, Palácio do Governo  
Fonte: Acervo A. Gentil.



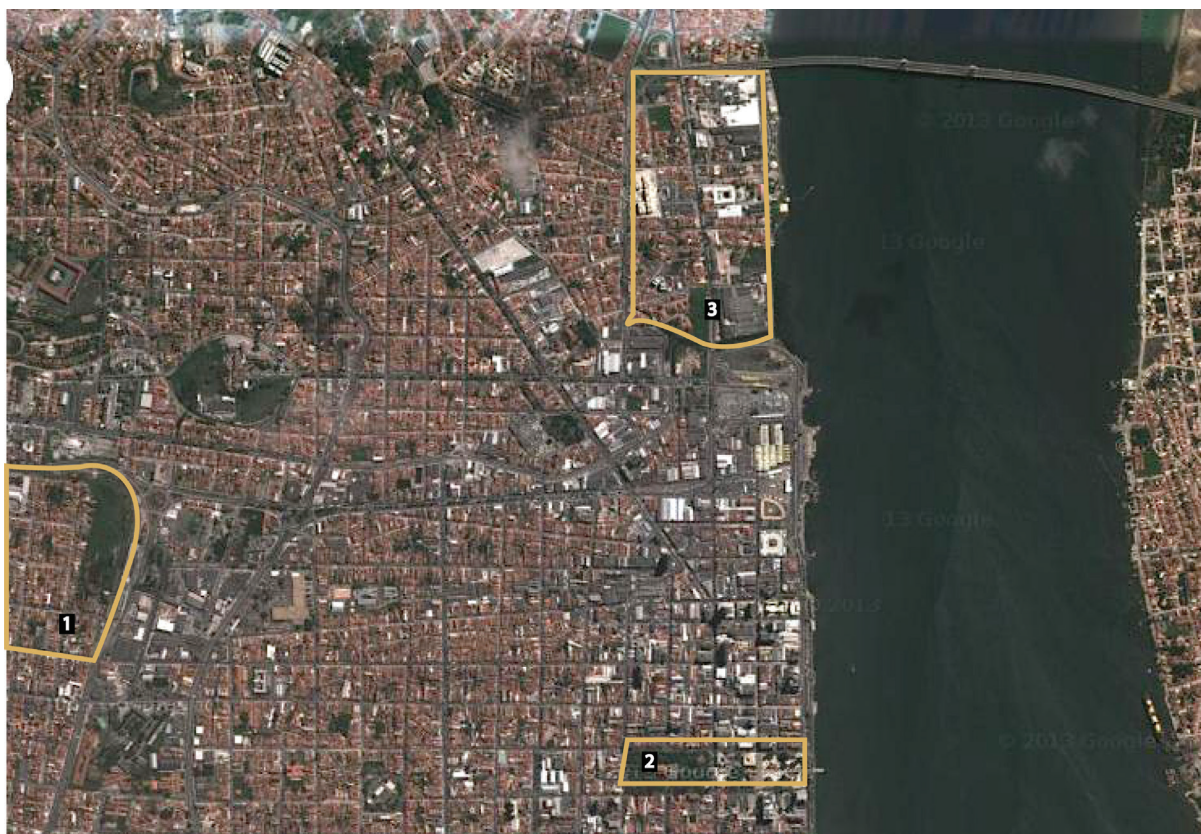
A princípio, as melhorias urbanísticas, culturais e de lazer, tiveram seu impacto restrito ao “Quadrado de Pirro”. Contudo, o processo de industrialização ampliou as possibilidades de melhora de vida das populações periféricas, mais suscetíveis à miséria e às doenças infecciosas. Os parques, passeios públicos, fontes e expansão da área central para o oeste, sobretudo a construção do Porto - para escoar a produção e receber seus ilustres políticos e visitantes - frente ao Rio Sergipe, produziram uma movimentação diferenciada na cidade, e houve, então, alguma melhoria nos espaços públicos.

### O Bairro Industrial

À época em que a capital de Sergipe mudou de São Cristóvão para Aracaju, o núcleo urbano desta situava-se ao norte, numa região mais elevada topograficamente, na colina de Santo Antônio, onde se desenvolvia o antigo e pequeno povoado de Santo Antônio do Aracaju.

Entre o sopé da colina e o rio Sergipe havia uma faixa de manguezal e outra faixa habitada por esparsas moradias, pequenas construções de pessoas ligadas principalmente à pesca e a navegação; esta era a paisagem que prevalecia, em meados do século XIX, no espaço urbano hoje denominado Bairro Industrial.

Após a fundação de Aracaju, em 1855, surgiu a necessidade de uma ligação terrestre entre o povoado já existente e a área portuária. Devido às terras baixas e alagadas neste espaço intermediário, construiu-se uma faixa de aterro para a construção da Avenida João Ribeiro. Com a instalação do Porto de Aracaju nas imediações desta nova avenida, foi criado um anel ferroviário para facilitar o acesso e o escoamento de produtos para o Porto. A Alfândega e o Mercado Central aumentaram consideravelmente o fluxo



1. Bairro Siqueira Campos que cresceu após instalação do complexo ferroviário. 2. Centro Histórico na região das praças Fausto Cardoso e Olimpio Campos. 3. Bairro Industrial. Bairro Siqueira Campos – Centro – 5,0 km; Bairro Siqueira Campos – Bairro Industrial – 7,5 km; Bairro Industrial – Centro – 2,5 km

Fonte: Google Maps, acesso em 04/2013, com edição do autor.



migratório de mão de obra - fixa ou transitória- para atender à demanda comercial portuária.

A região onde fica localizado hoje o Bairro Industrial era chamada inicialmente de "Aracajuzinho" e "Prainha". Antes de abrigar as primeiras indústrias e seu proletariado no início da capital, era um dos poucos espaços usados para o banho nas águas do rio Sergipe, principalmente nos finais de semana. Na beira do estuário havia alguns bares improvisados onde os frequentadores saboreavam peixes frescos e outros mariscos, pescados ali mesmo na redondeza.

No entanto, o clima bucólico da Prainha foi desaparecendo. As fábricas, que geraram empregos e trouxeram desenvolvimento ao bairro, também poluíram o rio Sergipe ao jogar dejetos químicos diretamente no estuário sem qualquer tipo de tratamento. A água límpida passou a ter uma coloração escura e barrenta, afastando os frequentadores, e a população local começou a chamar a margem do rio de "Praia do Tecido".

A primeira Fábrica instalada foi a Sergipe Industrial, em 1884, denominada pela população local no fim do século XX como "Fábrica Velha". Foi construída uma vila de casas para os operários, cuja folha de pagamento já vinha com o valor do aluguel descontado. Posteriormente, em 1907, foi instalada a Fábrica Confiança, também no ramo de fiação e tecelagem, e junto a ela novas casas operárias, erguidas em padrão semelhante ao das primeiras vilas.

A área era inicialmente chamada "Massaranduba", nome do sítio de propriedade da senhora Chica Chaves, que, segundo Fernando Porto, era muito bem relacionada na sociedade aracajuana. No entanto, após a chegada das fábricas têxteis, o bairro passou a ser chamado "Bairro Industrial"<sup>14</sup> e também como "O Tecido". Em 20 de dezembro de 1913, no governo do General Siqueira de Menezes, o nome do bairro foi mudado para Siqueira de Menezes. No entanto, o nome não vingou e a população continuou a chamá-lo de Bairro Industrial.

Destacou-se nesse cenário, o empresário Thales Ferraz - formado em Engenharia Têxtil na Universidade de Manchester, Inglaterra - que assumiu, em 1906, a Fábrica de Tecidos Sergipe Industrial, fundada por seu pai. A fábrica construiu avenidas, ruas e praças nas circunvizinhanças. Ferraz construiu também a Associação Social de Sergipe, escola, vilas operárias, creches, além de financiar a manutenção do "dispensário dos pobres", do Asilo Rio Branco e do Hospital Cirurgia, o maior hospital público do Estado naquele período.

Surgiu a necessidade moradia para os operários, e assim a ideia por parte dos industriais de construir vilas operárias próximas às fábricas. Os trabalhadores mais bem remunerados tinham suas residências próximas às fábricas e os menos remunerados moravam na sua zona periférica.



Vista Aérea – Bairro Industrial em meados da década 1920. Fábricas Sergipe Industrial e Confiança. Fonte: <http://sergipeemfotos.blogspot.com.br>



Fábrica Confiança e Vila Operária em meados da década 1920. Fonte: <http://sergipeemfotos.blogspot.com.br>



Praia do Tecido. Fonte: [http://aracajuantigga.blogspot.com.br/2009\\_09\\_01\\_archive.html](http://aracajuantigga.blogspot.com.br/2009_09_01_archive.html)> Acesso em 25/06/2012.

14 Fragmentos dos jornais: Gazeta de Sergipe, Aracaju, 30/05/1071 e Jornal da Cidade, Aracaju, 24/03/1998. Biblioteca Epifânio Dórea.



1. Complexo Fabril da Fábrica Sergipe Industrial, demolida no final de 2013. 2. Região da antiga vila operária e demais edifícios. 3. Região da antiga vila operária do Complexo Fabril da Fábrica Confiança e campo de futebol. 4. Região dos Galpões da Fábrica Confiança.  
Fonte: Imagem GoogleMaps, em abril de 2013, com edição do autor.



Bairro Industrial e ponte que liga Aracaju à Barra dos Coqueiros, vista da colina do Bairro Santo Antônio. Foto: Suzete Bomfim, 2012.

Com o crescimento da cidade, surgiram diversos outros bairros, o que levou a um processo de conurbação no qual se perderam seus limites originais. Bairros como Porto Dantas, Manoel Preto, Palestina e o próprio bairro Santo Antônio acabaram ligando-se ao Bairro Industrial, devido o crescimento desordenado ao longo dos anos.

Nas últimas décadas, com a ação do Estado na construção da Orla do Bairro Industrial, houve uma tentativa de enobrecimento do espaço para atrair o interesse da classe média, afastando a população local de baixa renda, constituída inclusive de pescadores da região, ocorrendo uma segregação sócio-espacial para tirar proveito do local para o turismo. A construção da ponte Aracaju - Barra dos Coqueiros também colaborou para a segregação residencial, devido à valorização dos imóveis próximos à ponte.

A segregação residencial pode resultar também de uma ação direta e explícita do Estado através do planejamento, quando da criação, a partir do zero, de núcleos urbanos. Os grupos sociais excluídos foram praticamente forçados a deixar seu local de moradia para a construção da orla, e posteriormente, para a construção da ponte. Agora, a maior parcela da população tem dificuldade para usufruir o espaço e não pode comprar ali uma moradia.



## Fábrica Sergipe Industrial

A Fábrica Têxtil Sergipe Industrial foi idealizada em 1882 por João Rodrigues. Com sua morte, foi inaugurada oficialmente e administrada por Thomaz Cruz, José Augusto Ferraz e seu filho Thales Ferraz, em 1884.

Em 1910, quando os trabalhadores já se organizavam, discutiam ou assimilavam as ideias socialistas e anarquistas sopradas dos grandes centros, foi fundado o Centro Operário Sergipano, que reuniu jovens estudantes e intelectuais.

Thales Ferraz aglutinou-os em torno de sua mais marcante obra: o "Parque Sergipe Industrial". O empresário aliou cultura artística e cultura esportiva em um gigantesco complexo anexo à fábrica. Segundo Lima<sup>15</sup>, o Parque possuía teatro, cinema, salão de festas, biblioteca, salas de aula, campo de futebol e quadras esportivas<sup>16</sup>, onde se organizavam o aprendizado formal das letras, o apuro artístico com saraus, peças de teatro e fitas cinematográficas, além de jogos de basquete e voleibol, danças populares, notadamente em cerimônias e atividades festivas.<sup>17</sup> Na década de 1920, a fábrica oferecia aos seus trabalhadores creche, escolas, farmácias, além de vila operária própria. Provavelmente, a capela tem a sua forma atual oriunda desse período. Porém, não sabemos se foi inteiramente construída nessa década ou se uma capela mais antiga foi então reformada. Como a área não passou por processo de tombamento desde sua implantação, muitos dos edifícios que compunham o conjunto urbano do bairro operário já foram demolidos ou completamente descaracterizados.

15 LIMA, A. E. S. *O industrial Thales Ferraz: atitudes e percepções da população aracajuana*. Revista de Aracaju, Aracaju, n. 10, 2003. p. 141-150.

16 HARDMAN Francisco Foot. *Nem pátria, nem patrão! Memória operária, cultura e literatura no Brasil-*. Ed. UNESP, São Paulo, 2003. "É interessante notar como Mário de Andrade já registrava a tendência crescente à assimilação desses eventos pelas empresas capitalistas, que passaram a patrocinar diretamente o lazer operário. Quanto ao futebol, em particular, parece-me dos mais ricos veios temáticos, para a historiografia cultural do Brasil no século XX: a origem fabril-proletária de vários clubes de futebol em diversas regiões do país, seja a partir de iniciativas das empresas, seja dos próprios empregados. Quem pode ignorar, por exemplo, a imensa gama de ferroviários e ferroviárias espalhados por interiores e capitais afora? E a tradição de antigas fábricas de tecidos em criar seus próprios times, com campos e estádios funcionando no interior dos terrenos da empresa (por exemplo, Bangu, no Rio; Confiança, em Aracaju, até hoje conhecido popularmente como "equipe proletária" e cujo estádio, ao lado da vila operária, no Bairro Industrial, conserva a seguinte inscrição: "Estádio Proletário Confiança"? E que dizer do Olaria, do Rio, e do Operário, de Campo Grande, sem contar os infindáveis clubes operários de várzea e subúrbios? E a vinculação estreita de alguns dos mais populares clubes com colônias de imigrantes europeus, alguns originários de antigos bairros operários (por exemplo, Palestra Itália - Água Branca - e Juventus - Mooca -, da cidade de São Paulo)?" pg. 161

17 [http://aracajuantigga.blogspot.com.br/2009\\_09\\_01\\_archive.html](http://aracajuantigga.blogspot.com.br/2009_09_01_archive.html), acessado em janeiro/2014.



Sede da fábrica Sergipe Industrial, década de 1920.

Fonte: Acervo Instituto Tobias Barreto de Educação e Cultura.



Fábrica Sergipe Industrial - 1884.

Fonte: BARRETO, Armando. *Cadastro industrial, comercial, agrícola e informativo de Sergipe* - 1938.



Fábrica Sergipe Industrial – Aproximadamente 1910. Fonte:

[http://aracajuantigga.blogspot.com.br/2009\\_09\\_01\\_archive.html](http://aracajuantigga.blogspot.com.br/2009_09_01_archive.html) Acesso em 25/06/2012.



Vila Operária – Sergipe Industrial - Casas e Vilas - Bairro Industrial.  
Fonte: CHAVES, Rubens Sabino Ribeiro. Aracaju pra onde você vai? Aracaju: Edição do Autor, 2004.



Capela da Fábrica Sergipe Industrial S.A, Fotos: Kleber Rocha Queiroz, 27/08/2011



Vista Aérea dos Galpões, Igreja e Casas da Vila Operária da Fábrica Têxtil Sergipe Industrial. Fonte: Site de notícias Infonet: <http://www.infonet.com.br/economia/ler.asp?id=133982> acessado em 20/01/2013.

A capela do bairro operário, segundo a descrição de Kleber Rocha Queiroz, arquiteto do Iphan/SE, tem características ecléticas e bom estado de conservação, porém, com indícios de que é anterior à época do estilo. *“Construção eclética com influência do estilo eclético, porém mantém vãos de esquadrias em arco pleno. Possui nave única com capela-mor e uma torre lateral. Frontal triangular. Porta de acesso com uma pequena cobertura. No interior o piso em ladrilho hidráulico está bem preservado. Há nichos que sacam das paredes laterais e alguns detalhes pintados nas paredes.”*<sup>18</sup>

Em setembro de 2012, um jornal local noticiou que a infraestrutura da fábrica seria demolida para a construção de um condomínio residencial.<sup>19</sup> O presidente do Sindicato dos Trabalhadores na Indústria Têxtil de Sergipe (Sinditêxtil), Giseldo Santos, afirmou na ocasião que 90% do maquinário já teria sido desmontado e que, além da estrutura dos galpões, possivelmente a capela também seria demolida, com cerca de 100 anos, sendo um marco histórico do bairro.

Quando houve rumores da demolição dos galpões, ainda em 2011, os professores do Departamento de História da UFS, Dr. Antônio Lindvaldo Sousa e Msc. Claudefranklin Monteiro Santos, preocupados com o futuro deste patrimônio, iniciaram discussões para o projeto de tombamento da fábrica. A proposta visava a preservação e conservação daquela que por muito tempo compôs a história sergipana.<sup>20</sup> O texto da petição pública destacou que:

*“A fábrica de tecido Sergipe Industrial está entres os bens culturais que representam a memória e história de Aracaju. Tombar o mesmo é um ato de valorização da identidade aracajuana e sergipana, (...) Entendemos que a mesma precisa ser tombada pelos seguintes motivos:*

- 1) Um dos grandes empresários de Sergipe, Thales Ferraz, a dirigiu por mais de uma década. Foi um espaço importante desses empreendedores pioneiros. Thales Ferraz, por exemplo, estudou engenharia têxtil na Inglaterra e inovou nessa fábrica em muitos aspectos. Um deles foi montar um parque de lazer em seu interior;*
- 2) A história do esporte sergipano começou com as fábricas SI e Confiança;*
- 3) As primeiras lutas de operários foi nessa fábrica, lideradas pelo Centro Operário,*

<sup>18</sup> Ficha do Iphan/SE nº M203 - Material em formato eletrônico ainda não publicado.

<sup>19</sup> Notícia do site <http://www.infonet.com.br/economia/ler.asp?id=133982>

<sup>20</sup> <http://www.peticaopublica.com.br/pview.aspx?pi=P2011N16401>



contendo jornais de boa circulação e bastante críticos, como “O Operário” e “A Voz do Operário”;

4) A S.I. ajudou no processo de modernização de ARACAJU, contribuindo para expansão do bairro industrial e sua ligação com o Bairro Santo Antônio e o centro. O capital gerado de sua produção pagou impostos e ajudou em benfeitorias para a cidade.”

O professor Claudefranklin Monteiro foi aos jornais e defendeu que a Fábrica Sergipe Industrial contribuiu para a história da cidade por ser fonte de memória trabalhista, empresarial, urbana e esportiva. Em entrevista cedida ao jornalista Diogo Barros, questionado sobre o futuro das instalações fabris, ele afirmou que

“O local podia ser espaço de cultura, usando exemplos bem sucedidos já conhecidos como foi o caso da revitalização do Píer do Porto de Recife. Outro exemplo foi o museu que foi construído no Castelo São João, também em Recife, e hoje é o Instituto Ricardo Brennand. O que está em jogo é a preservação do bem. Isso, se bem conduzido, faz com que todos tenham a ganhar: a sociedade sergipana, os pesquisadores e o proprietário. (...) O documento produzido foi para pauta no Conselho de Cultura, e o professor Luis Fernando Ribeiro Sotero foi designado para ser o relator. (...) Estou esperançoso quanto ao sucesso do projeto. O governador é sensível a essas questões culturais. Prova disso é a reforma do Museu Palácio Olímpio Campos e mais recentemente o lançamento do Museu da Gente Sergipana, além de uma série de outras ações voltadas para a cultura. Imaginamos que ele se some a essa causa e dê parecer favorável.”

O Poeta Amaral Cavalcante, integrante da Academia Sergipana de Letras, afirmou em entrevista:

“Recuso-me a acreditar que aquele imóvel, tão significativo para a consolidação do processo industrial em Sergipe e palco de momentos importantes na história do nosso operariado, seja destinado à implosão para ceder lugar a um empreendimento imobiliário, ou algo que o valha. (...) Os imóveis residenciais que poderiam resguardar a feição arquitetônica da cidade que vimos construindo e que representa a evolução da vida privada entre nós estão sendo destruídos na calada da noite e aparecem de manhã como novos estacionamentos, num cruel vilipêndio à memória estética de Aracaju e aos mínimos princípios de preservação da nossa história. Ali, na antiga



Início da demolição da Fábrica Sergipe Industrial em novembro de 2013. Fonte: Infonet, 2013.



A Capela ao lado dos galpões da Fábrica em processo de demolição. Fonte: Infonet, 2013.





Maquete - SHOPING ARACAJU – será construído no Bairro Industrial, onde funcionou a Fábrica Sergipe Industrial. Fonte: Antônio Vieira, 08/04/2013



Maquete Eletrônica - SHOPING ARACAJU – Capela do Bairro Industrial na lateral esquerda da imagem ficará no estacionamento privado do empreendimento. Fonte: Antônio Vieira, 08/04/2013



Casas da vila operária da Fábrica Confiança. Meados de 1920. Telhados de quatro águas, varanda e recuo lateral entre elas. Fonte: <http://sergipeemfotos.blogspot.com.br>

*Fábrica Sergipe Industrial, ficaria bem uma oficina de formação e qualificação dos artistas sergipanos. Laboratórios, galpões de aprimoramento, instrumentos de experimentação e aprendizado, um local onde pudesse o artista sergipano aprender e exercitar sua interação com o mundo, e, principalmente, com o mercado.”<sup>21</sup>*

Em novembro de 2013, houve manifestações contra a demolição dos Galpões e da igreja do Bairro Industrial. No entanto, foram demolidos os galpões, mas a Igreja foi poupada. O novo empreendimento será um shopping center, e consta no projeto e maquete apresentada à imprensa que a Igreja ficará no meio do estacionamento privado.

### Fábrica Confiança

A Fábrica Confiança – segunda do Setor Têxtil em Aracaju – foi fundada em 18 de outubro de 1907 pelo Coronel Sabino José Ribeiro, comerciante e industrial, proprietário da Usina Caraíbas. Sob o nome de Ribeiro Chaves & Cia., a Fábrica fornecia alguns benefícios aos operários e familiares, tais como: casas da vila operária, assistência médica por meio da Policlínica Operária Sabino Ribeiro, creches e uma Associação Desportiva. Até o final do século XX a fábrica ainda era destaque no gênero têxtil. No entanto, faliu em 2008.

O conjunto era composto por uma série de galpões e armazéns, em sua maioria do início do século XX, com características do Eclétismo e do Art-déco.

### Bairro Industrial Hoje

*“Morar no centenário bairro Industrial é a certeza de estar num cartão postal que ainda mantém algumas particularidades, como o rio Sergipe que banha toda a “orlinha” e a ponte Aracaju-Barra, que é um portal de luz e marca muito quem por ali vive ou trafega. Residir no bairro onde nasceu a indústria, onde moraram grandes nomes de nossa cultura, onde sonhos foram realizados e outros desfeitos, é a certeza de que podemos nos beneficiar com o vento que nunca cessa vindo da Barra dos Coqueiros, dos moleques nadando com toda pureza na água da orlinha e o deck que nos leva até um barco, um catamarã, fazendo-nos sentir livres e mais próximos da beleza única que é o rio Sergipe”<sup>22</sup>*, descreve o jornalista e poeta Araripe Coutinho.

21 Fonte: <http://acaoculturalse.blogspot.com.br/2013/04/como-e-difícil-ser-sergipano.html>. Acesso em 22/02/2014.

22 **Artigo:** <http://www.jornaldacidade.net/noticia-leitura/69/62460/industrial-historia-que-encanta.html#.U7Gw0tzlT8>



A pedagoga, historiadora e ex-secretária da Educação de Aracaju, Tereza Cristina Cerqueira da Graça, afirma que no Bairro Industrial importantes movimentos operários nasceram. Ali também houve a união destes com o movimento comunista - entre as décadas de 20 e 30 -, de onde saiu naquela época um vereador operário.

*“Entre o Maçaranduba, o sítio da lendária Chica Chaves, e o bairro Industrial que conhecemos hoje, muitas marés se passaram. Sítios se transformaram em ruas, casas se ergueram, outras tantas foram demolidas. As águas do rio e suas areias já não têm mais o cheiro da fartura de peixes e do perfume das senhoritas dos casarões de veraneio, mas a memória ficou circulando o ar, inundando toda a cidade”.*<sup>23</sup>

Além da importância histórica, a importância geográfica e arquitetônica do bairro Industrial chama a atenção de quem lida com questões ligadas à cidade, a exemplo da arquiteta e urbanista Vera Ferreira. Há alguns anos ela fez um projeto de revitalização do bairro. *“Era um projeto para usar os galpões existentes, a exemplo dos de Porto Alegre, o distrito DC Navegantes, que foi transformado em área comercial, inclusive com sistema de tributação diferenciado, que revalorizava a área. Eu vejo no Industrial um potencial enorme e que está subvalorizado no processo do planejamento”*, comentou Vera Ferreira.

De acordo com a arquiteta, dentre os pontos favoráveis à região estão o fato de estar muito perto do centro comercial da cidade, de possuir boa infraestrutura, estar também perto de dois municípios importantes da região metropolitana: Nossa Senhora do Socorro, porta de entrada da maior população da região metropolitana, e Barra dos Coqueiros, considerada área de expansão da capital.

### Processo de Implantação das Ferrovias

Embora as ferrovias tenham sido objeto de interesse em Sergipe já na segunda metade do século XIX, entraram em funcionamento apenas em 1913, com a inauguração das primeiras estações. A rede férrea tratava-se de um ramal que ligava Timbó/BA, atual Esplanada, à cidade de Propriá/SE, às margens do Rio São Francisco. Foi construída pela Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro - VFFLB, com sede em Salvador, e passou a ser administrada posteriormente pela Rede Ferroviária Federal



Estado atual das casas da antiga vila operária da Fábrica Confiança. Muitas casas foram demolidas, e algumas que restaram sofreram alterações, pois são propriedade particular. Foto: Suzete Bomfim, 2012.



Vista parcial da orla do Bairro Industrial e Galpões e chaminés do Complexo da Fábrica Confiança. Foto: Suzete Bomfim, 2013.



Sobrado do início do século XX no Complexo da Fábrica Confiança, chaminés ao fundo. Fotos: Kleber Rocha Queiroz, 2010.

23 link artigo



Fachada principal da Antiga Estação. Fonte: Instituto Tobias Barreto de Educação e Cultura.



Estação de Aracaju durante a Revolução de 1930, em 16 de outubro. Fonte: [www.estacoesferroviarias.com.br](http://www.estacoesferroviarias.com.br)

S.A. - RFFSA, em 1957. Com a extinção da RFFSA, a FCA<sup>24</sup> recebeu a concessão de uso em 1996.

A primeira estação de trem de Aracaju localizava-se na área entre os mercados públicos, onde hoje há uma praça de eventos. No bairro Siqueira Campos, antigo Aribé, ficavam apenas os galpões das oficinas ferroviárias e algumas casas para os funcionários. Na década de quarenta, havia queixas da população contra a localização da primeira estação em um sítio considerado insalubre. Então, em 1950, foi inaugurada a Nova Estação Ferroviária de Aracaju, na localidade das oficinas, no Bairro Siqueira Campos. Infelizmente, a primeira foi demolida em seguida.

Vale destacar que o complexo ferroviário foi um dos responsáveis pelo crescimento populacional do bairro Siqueira Campos e pela expansão de Aracaju para o Oeste<sup>25</sup>. Sua área era de aproximadamente 40.000 m<sup>2</sup>. Na parte operacional, havia a Estação, um armazém da década de 1950 e a antiga garagem das locomotivas. Além de uma passarela e outras construções menores mais recentes. A Estação é um interessante exemplar com características da arquitetura Art-deco.

Na área não-operacional, de aproximadamente 28.000 m<sup>2</sup>, há os galpões das antigas oficinas, como a rotunda com girador externo, carpintaria, recuperação, torneiros, ferraria e depósito de ferramentas, além de uma caixa d'água da década de trinta. A rotunda e a caixa d'água são as únicas construções com algum elemento decorativo; os galpões têm aparência simples e utilitária. Seu destaque está na utilização da estrutura metálica combinada a alvenarias de tijolos maciços e aberturas de vãos para iluminação e ventilação. As coberturas dos galpões e da rotunda também têm estrutura metálica. Quanto às habitações, restaram pouquíssimos exemplares das casas da vila ferroviária.

### Estação Antiga de Aracaju

A Estação de Aracaju foi construída em 1911, e conforme relatório daquele ano do

24 A Ferrovia Centro Atlântica, mais conhecida como FCA, é uma empresa privada do grupo VLI, criada no dia 1 de setembro de 1996 assumindo a malha privatizada da RFFSA composta das seguintes superintendências regionais: SR-2 com sede em Belo Horizonte; SR-8 com sede em Campos dos Goytacazes; e SR7, com sede em Salvador. Através de negociação com a Ferrobán assumiu parte da Fepasa. Em 1999 houve Alteração no grupo de controle da FCA. A Vale adquiriu um percentual do controle acionário da empresa. Em 2003 a VALE assumiu 99,99% do controle acionário da FCA.

25 Antônio Siqueira Campos, o militar e político brasileiro, nasceu em Rio Claro, São Paulo, em 18 de maio de 1898 e chegou a ser líder dos chamados "tenentes" da revolução de 1930, que deu fim à República Velha, por sua bravura recebeu homenagens em diversas capitais brasileiras. Em Aracaju, ele teve o nome atribuído ao antigo bairro Aribé, tido como um dos mais antigos e mais populosos, considerado como porta de entrada para a cidade e destaque entre os demais bairros em função de sua importância econômica no desenvolvimento da capital. - Enciclopédia dos Municípios.



Ministro da Viação e Obras Públicas, José Barboza Gonçalves:

*“Foram construídas as estações de Barracão, Itabaianinha, Salgado, Pedrinhas, Boquim, Itaporanga, São Cristóvão, Aracaju, Thebaida, Laranjeiras, a parada de Rita Cacete, 15 casas de turma e um açude em Geru.”<sup>26</sup>*

Em 26 de maio de 1913, ocorreu a inauguração oficial do trecho Timbó-Aracaju, com grande festa na cidade, com duração de três dias. A primeira estação ferroviária de Aracaju foi edificada próxima ao cais da “Rua da Frente”, no início da atual Av. Coelho Campos. Os trilhos chegavam próximo ao Trapiche Brown, de onde saíam mercadorias vindas das embarcações fluviais para serem transportadas para a Bahia, na área dos atuais mercados da capital.

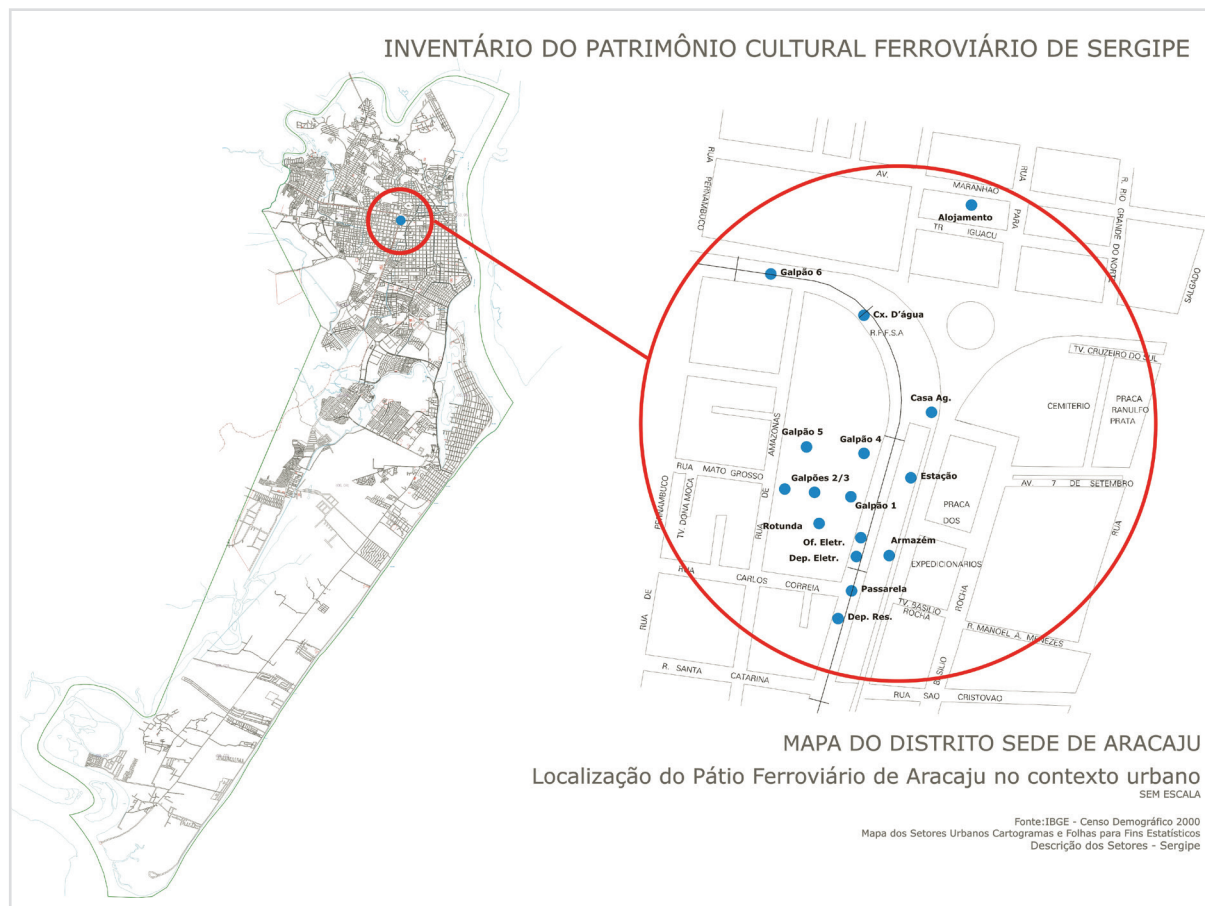
Em sua fachada estava escrito “1911” e o nome de “Aracaju”. Na estrutura da edificação constavam as seguintes divisões: armazém para expedição de mercadorias, salões para embarque e desembarque de passageiros, salão das bilheterias, inspetoria, administração, armazém de recepção de mercadorias e sanitários.

As oficinas da ferrovia foram construídas no bairro Siqueira Campos, onde, posteriormente,

<sup>26</sup> Relatório apresentado ao Presidente dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro do Estado da Viação e Obras Públicas, Dr. José Barboza Gonçalves. No ano de 1911. p. 145-148.



Mapa de localização: distância entre a antiga estação, próxima ao Bairro Industrial, e a nova estação no bairro Siqueira Campos – 3,7 km. Fonte: Inventário do Patrimônio Ferroviário – IPHAN/SE.



Mapa de localização: Complexo ferroviário no bairro Siqueira Campos. Fonte: Inventário do Patrimônio Ferroviário – IPHAN/SE.

foi edificada a “Nova Estação”. O bairro Siqueira Campos cresceu no entorno das oficinas, e sua população era constituída de operários e pequenos comerciantes. Na década de 1940, era o bairro mais populoso da cidade.<sup>27</sup>

### Nova Estação de Aracaju

Em 19 de abril de 1944 ocorreu o ato solene para batimento da pedra fundamental para a construção da nova Estação de Aracaju, no local onde já existiam as oficinas da Viação Férrea.

*“A construção de uma nova Estação, de acordo com relatórios da VFFLB, objetivava atender aos reclames progressistas da capital de Sergipe. Fazia-se necessária a construção de um novo prédio, com arquitetura modernista, condizente com a sua época. A nova Estação ferroviária foi inaugurada em 07 de setembro de 1950.”<sup>28</sup>*

Onde já haviam os edifícios que davam suporte à antiga Estação, foi criada uma praça e erguido o novo prédio da Estação.

27 CABRAL, Mario. *Roteiro de Aracaju: guia sentimental da cidade*. Aracaju: Regina, 1948. p. 13

28 CABRAL, Mario. *Roteiro de Aracaju: guia sentimental da cidade*. Aracaju: Regina, 1948. p. 14



Em 1977, a Prefeitura de Aracaju solicitou à RFFSA autorização para prolongamento da Av. Coelho Campos, entre os trechos da Rua Salgado e Bairro Matadouro. Na ocasião, deveria retirar os trilhos que ligavam a Estação aos Mercados. O primeiro projeto da Prefeitura não foi aprovado pela RFFSA, pois abrangia área em operação da rede.

Assim, foi apresentado outro projeto à Prefeitura de Aracaju, aprovado em março de 1978. A Av. Coelho Campos soterrou os trilhos da antiga Leste Brasileiro e atualmente não há qualquer vestígio da velha Estação de Aracaju.

Veremos a seguir, nas fichas do levantamento fotográfico e iconográfico, os edifícios que representam o Patrimônio Industrial de Aracaju e suas características gerais.

Veremos mais detalhadamente as características gerais dos edifícios do Patrimônio Industrial da cidade nas fichas de levantamento fotográfico e iconográfico a seguir.



*Edifício da Nova Estação de Aracaju. Foto: Suzete Bomfim, 2013.*



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - ARACAJU

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 01: FÁBRICA SERGIPE INDUSTRIAL



Fonte: Suzete Bomfim, 2013.

### OBSERVAÇÕES

**Identificação:** fachada principal da Fábrica Sergipe Industrial

**Data de construção:** Fábrica inaugurada em 1884, passou por muitas intervenções e alterações ao longo das décadas. A fachada é de meados de 1960.

**Características gerais:** fachada simétrica, com marcação na vertical, em linha reta, entre as janelas que dão ritmo, possui uma marquise em pergolado de concreto que enfatiza a entrada principal. Ausência de elementos decorativos como aplicações de alto relevo.

**Tipo de cobertura:** estrutura metálica típica de caráter industrial.

**Interior:** Sem acesso.

**Estado de conservação:** No período da visita ao local, estado regular, porém, ao final da conclusão desse trabalho, os galpões foram demolidos.

**Proteção existente:** Nenhum



Detalhe da entrada principal com marquise em pergolado de concreto e nome da empresa. Foto: Diogo Barros



Nome da empresa aplicada em alto relevo sobre parede revestida de pastilha de vidro. Foto: Diogo Barros



Vista aérea do Complexo da Fábrica Sergipe Industrial. Estrutura sólida e pesada. Interessante a capela ao lados dos edifícios administrativos. Fonte: [www.infonet.com.br](http://www.infonet.com.br)



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - ARACAJU

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 01: FÁBRICA SERGIPE INDUSTRIAL



Demolição dos Galpões em outubro de 2013. Fonte: [www.infonet.com.br](http://www.infonet.com.br)



Demolição dos Galpões em outubro de 2013. Fonte: <[www.infonet.com.br](http://www.infonet.com.br)>



Área do complexo fabril totalmente demolido em março 2014. A capela foi mantida. Foto: Suzete Bomfim, 2014.





## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - ARACAJU

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 02: VILA OPERÁRIA - FÁBRICA SERGIPE INDUSTRIAL



Fonte: Suzete Bomfim, 2013.

### OBSERVAÇÕES

**Identificação:** Casas para operários sem especialização. Conjunto das casas próximo aos antigos galpões da fábrica. A vista frontal é o muro da Fábrica.

**Data de construção:** Década de 1920

**Características gerais:** Casas térreas, geminadas, no alinhamento da rua, desprovidas de elementos decorativos na fachada. A tipologia apresenta uma porta no lado esquerdo e duas janelas dispostas a direita. Algumas edificações estão descaracterizadas.

**Tipo de cobertura:** Telhado aparente, estrutura de madeira, telhas cerâmicas, duas águas e cumeeira paralela ao eixo da rua.

**Interior:** Sem acesso, propriedades de particulares.

**Estado de conservação:** Bom

**Proteção existente:** Nenhum



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - ARACAJU

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 03: VILA OPERÁRIA - FÁBRICA SERGIPE INDUSTRIAL



Fonte: Suzete Bomfim, 2013.

## OBSERVAÇÕES

**Identificação:** Casas para operários especializados

**Data de construção:** Década de 1910

**Características gerais:** Casas térreas, geminadas, no alinhamento da rua, com alguns elementos decorativos na fachada típico do ecletismo. A tipologia apresenta uma porta no lado esquerdo e três janelas dispostas a direita. Os detalhes na fachada são discretos, como apliques decorativos como volutas e arranjos florais nas cercaduras das portas e janelas. A platibanda é em linha reta, com cimalha em relevo. Algumas edificações estão descaracterizadas.

**Tipo de cobertura:** Estrutura de madeira, telhas cerâmicas, duas águas e cumeeira paralela ao eixo da rua.

**Interior:** sem acesso, propriedades de particulares.

**Estado de conservação:** Bom

**Proteção existente:** Nenhum



Foto: Conjunto das casas próximo aos antigos galpões da fábrica. Algumas com grandes alterações na fachada original.



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - ARACAJU

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 04: CAPELA DA FÁBRICA SERGIPE INDUSTRIAL



### OBSERVAÇÕES

**Identificação:** Capela construída para o Complexo fabril Sergipe Industrial. Além de ser frequentada por operários se tornou referência para os pescadores da região.

**Data de construção:** Sem data. Provavelmente mesmo período da construção da fábrica, meados da década de 1890.

**Características gerais:** Fachada assimétrica, com apenas uma torre lateral para abrigar o sino. A fachada frontal e lateral apresenta poucos detalhes. As portas de acesso e janelas possuem vergas em arco pleno.

**Tipo de cobertura:** Estrutura de madeira, tipo duas águas, protegido por platibanda, com forro de madeira.

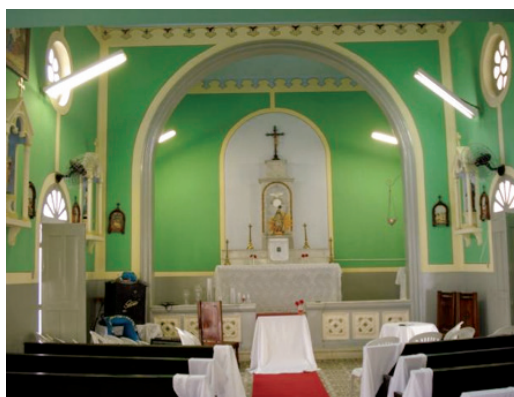
**Interior:** Bem conservado, com piso de ladrilho hidráulico, nichos laterais e pinturas nas paredes.

**Estado de conservação:** Bom

**Proteção existente:** Nenhuma. Porém, nos documentos analisados, consta nos arquivos da prefeitura municipal como edifício de interesse histórico.



*Capela e galpão em processo de demolição ao lado. Novembro de 2013.*



*Interior da Capela, bem conservado, com piso de ladrilho hidráulico, nichos laterais e pinturas nas paredes.*



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - ARACAJU

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 05: FÁBRICA CONFIANÇA - GALPÕES DESATIVADOS



Fonte: Tamyres Fontenele. 2013

## OBSERVAÇÕES

**Identificação:** Galpões e Armazéns do complexo da Fábrica Confiança**Data de construção:** 1907**Características gerais:** Fábrica com amplos galpões e altas chaminés. Galpões com frontão triangular, cimalha simples rebocada e esquadrias emolduradas que dão ritmo a fachada. Ausência de elementos decorativos.**Tipo de cobertura:** Estrutura de madeira, telhas cerâmicas, duas águas e cumeeira paralela ao eixo da rua.**Interior:** Sem acesso.**Estado de conservação:** regular**Proteção existente:** Nenhuma

Vista aérea dos galpões e vila operária da Fábrica Confiança



Vista da Orla do Bairro Industrial, com chaminés e galpões fabris como destaque



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - ARACAJU

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 05: FÁBRICA CONFIANÇA - GALPÕES DESATIVADOS



*Vista Parcial da Orla do Bairro industrial, com galpões e chaminés desativados.*



*Vista Parcial da Orla do Bairro industrial, com galpões e chaminés desativados.*



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - ARACAJU

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 06: VILA OPERÁRIA - FÁBRICA CONFIANÇA



Fonte: Ana Libório Arquitetura. 2012

## OBSERVAÇÕES

**Identificação:** Alguns exemplares da antiga vila operaria da Fábrica Confiança

**Data de construção:** Década de 1930.

**Características gerais:** Casas térreas, com fachada destituída de ornatos. Volumetria composta por uma varanda com abertura em arcos (conhecida como Bangalô ou chalé no Brasil), com recuo frontal e lateral. A maioria das casas estão descaracterizadas.

**Tipo de cobertura:** Estrutura de madeira, telhado em quatro águas com telha cerâmica.

**Interior:** Sem acesso.

**Estado de conservação:** Regular

**Proteção existente:** Nenhuma



Vila Operária da Fábrica Confiança em meados de 1920. Possuíam telhado em quatro águas, varanda e recuo lateral. Fonte: [www.sergipeemfotos.blogspot.com.br](http://www.sergipeemfotos.blogspot.com.br)



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - ARACAJU

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 07: CASARÃO DO INDUSTRIAL - COMPLEXO DA FÁBRICA CONFIANÇA



### OBSERVAÇÕES

**Identificação:** Casa do Industrial.

**Data de construção:** Década de 1910.

**Características gerais:** Casa com recuo frontal e lateral com jardins; implantado na esquina na quadra. Possui muro de proteção para separar a casa do passeio público. Fachada com apliques decorativos em alto relevo com ornatos florais. A platibanda é recortada, composta por volutas, cimalkhas e decoração em alto e baixo relevo. Possui uma marquise enfatizando a entrada principal.

**Tipo de cobertura:** Sem acesso.

**Interior:** Sem acesso

**Estado de conservação:** Bom

**Proteção existente:** Nenhuma.



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - ARACAJU

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 08: ESCOLA



## OBSERVAÇÕES

**Identificação:** Antiga escola do Complexo Sergipe Industrial.

**Data de construção:** Meados da década de 1920.

**Características gerais:** fachada simétrica, apresenta janelas que dão ritmo à fachada. Platibanda simples, pouca ornamentação, com uma marcação geométrica em alto relevo enfatizando a entrada principal, e uma escultura de uma águia no eixo da entrada.

**Tipo de cobertura:** estrutura de madeira, telhado em quatro águas com telha cerâmica.

**Interior:** sem acesso.

**Estado de conservação:** Regular

**Proteção existente:** Nenhuma







## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - ARACAJU

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 09: ESTÁDIO PROLETÁRIO CONFIANÇA



### OBSERVAÇÕES

**Identificação:** Estádio Proletário Confiança, até hoje utilizado para treinos do clube esportivo.

**Data de construção:** Década de 1930.

**Características gerais:** fachada simétrica, com platibanda recortada de forma geométrica, sem ornamentação, com detalhes em alto relevo ao redor dos elementos vazados que compõem a platibanda. Passou por reformas nos últimos anos.

**Interior:** Campo gramado, possui arquibancada em uma das suas laterais em cinco níveis, feita de concreto aparente.

**Estado de conservação:** Bom

**Proteção existente:** Nenhuma



Fachada do Estádio após reforma. Foto: Suzete Bomfim, 2013.



Gramado do Estádio após reforma, com galpões e chaminés ao fundo. Foto: Suzete Bomfim, 2013.



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - ARACAJU

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 10: ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE ARACAJU



## OBSERVAÇÕES

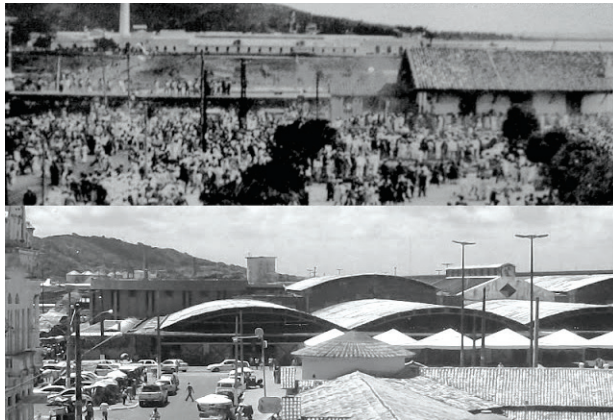
**Identificação:** Antiga Estação Ferroviária de Aracaju**Data de construção:** Construída 1911, inaugurada em 1913**Características gerais:** Fachada simétrica, com acesso principal realizado pelo corpo central por meio de grande porta com acabamento em arco pleno. Platibanda com frontões e elementos decorativos característicos do ecletismo. Era construída em cantaria e alvenaria de tijolos.**Tipo de cobertura:** Estrutura de madeira e telha cerâmica tipo colonial.**Interior:** Demolido**Estado de conservação:** Demolido**Proteção existente:** Nenhuma

Foto da antiga estação em meados da década de 1920, e a comparação do mesmo lugar atualmente, onde está o Mercado Central de Aracaju. Percebemos as torres das chaminés nas duas fotos.



Estação Ferroviária de Aracaju na época da revolução de 1930. Fonte: Sessão do Patrimônio da extinta RFFSA.



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - ARACAJU

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 11: ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE ARACAJU



### OBSERVAÇÕES

**Identificação:** Antiga Estação Ferroviária de Aracaju

**Data de construção:** Construção iniciada em 1944, inaugurada em 1950.

**Características gerais:** Fachada simétrica, com acesso principal realizado pelo corpo central por meio um hall de entrada com marquise. Platibanda recortada geometricamente, linhas retas, elementos decorativos discretos característicos do Art-Deco.

**Tipo de cobertura:** Estrutura de madeira e telha cerâmica tipo colonial.

**Interior:** Na época da visita, fechado para obras/reformas

**Estado de conservação:** Bom

**Proteção existente:** Existe um projeto em andamento para tombamento do edifício e reforma para adaptar o uso para edifício administrativo do governo local.



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - ARACAJU

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 11: ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE ARACAJU



Detalhe da Fachada. Elementos em alto e baixo relevo, em linhas retas, característicos da influência Art-Deco. Suzete Bomfim, 2012.



Ao fundo, fachada posterior da Estação. Platibanda discreta sem detalhes recortes geométricos como fachada frontal. Foto: Suzete Bomfim, 2012.



Detalhe da Fachada – Marquise que enfatiza a entrada. Foto: Suzete Bomfim, 2012.



Detalhe do acesso, afastado do alinhamento da rua, com pequeno jardim frontal. Suzete Bomfim, 2012.



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - ARACAJU

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 12: ARMAZÉM DO COMPLEXO FERROVIÁRIO DE ARACAJU



### OBSERVAÇÕES

**Identificação:** Armazém do complexo ferroviário de Aracaju.

**Data de construção:** Década de 1940, antes da construção da nova Estação.

**Características gerais:** Planta-baixa retangular, área interna com apenas duas paredes para divisão de ambientes. Fachada principal é a voltada para os trilhos, com duas portas de acesso, janelas com peitoril h=1.70m. Possui uma marquise de concreto ao redor de todo o edifício. A platibanda reta, simples, acompanha a estrutura do telhado em duas águas. Sem elementos decorativos. Segundo relatórios da VFFLB, a intensão era *"que o complexo tivesse características modernistas, condizentes com sua época."*

**Tipo de cobertura:** cobertura em duas águas, estrutura de madeira com tesoura aparente, e telhas de fibrocimento.

**Interior:** Interior da cobertura, vigas de concreto que servem de apoio para as tesouras de madeira que apoiam as telhas de fibrocimento, paredes de alvenaria, rebocadas e pintadas, piso de cimento, sem revestimento cerâmico.

**Estado de conservação:** Regular

**Proteção existente:** Nenhum



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - ARACAJU

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 12: ARMAZÉM DO COMPLEXO FERROVIÁRIO DE ARACAJU



Detalhe da Fachada, com platibanda acompanhando o telhado em duas águas, percebemos a base cantaria de pedras, deixando o edifício acima no nível da rua. Ao fundo, fachada lateral da Estação Ferroviária. Suzete Bomfim, 2012.



Fachada posterior, voltada para a rua, com apenas uma porta e janelas com três tipos de dimensão. Suzete Bomfim, 2012.



Fachada Posterior, com platibanda acompanhando o telhado em duas águas, percebemos a base cantaria de pedras, deixando o edifício acima no nível da rua. Foto: Suzete Bomfim, 2012.



Detalhes das janelas, apenas o vão com peitoril de h= 1.70m, com fechamento em gradil de ferro. Foto: Suzete Bomfim, 2012.



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - ARACAJU

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 12: ARMAZÉM DO COMPLEXO FERROVIÁRIO DE ARACAJU



Vista do interior do armazém. Foto: Suzete Bomfim, 2012.



Vista geral do edifício do armazém, próximo aos trilhos, à passarela e ao reservatório de água. Foto: Suzete Bomfim, 2012.



Detalhe da calçada em torno do edifício, muitas rachaduras e deformações. Foto: Suzete Bomfim, 2012.



Interior da cobertura, vigas de concreto que servem de apoio para as tesouras de madeira que apoiam as telhas de fibrocimento. Foto: Suzete Bomfim, 2012.



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - ARACAJU

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 13: ROTUNDA DO COMPLEXO FERROVIÁRIO DE ARACAJU



## OBSERVAÇÕES

**Identificação:** Rotunda do complexo ferroviário de Aracaju

**Data de construção:** Construída no período da antiga Estação - meados de 1911 a 1913.

**Características gerais:** Esse antigo depósito de locomotivas de forma semicircular, com planta baixa em 180 graus. A distribuição das locomotivas para cada baía era feita por um girador, movido na maioria das vezes manualmente. Estes giradores eram trilhos que giram dentro de um círculo com um poço, cujos trilhos eram apontados para uma baía que receberia as máquinas. Uma entrada para cada locomotiva, abertura com verga em arco pleno, construção de alvenaria de tijolos maciços.

**Tipo de cobertura:** Estrutura metálica e telhado em chapa de zinco, provavelmente posterior à data da construção original. Sem referência.

**Interior:** Algumas alterações da planta original, como o fechamento de alguns pórticos e janelas com parede de alvenaria. Paredes com rachaduras e eflorescências. Telhado em estrutura metálica, telhas de chapas de zinco, muitas quebradas.

**Estado de conservação:** Ruim

**Proteção existente:** Nenhuma





## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - ARACAJU

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 13: ROTUNDA DO COMPLEXO FERROVIÁRIO DE ARACAJU



Vista lateral da Rotunda. Foto: Suzete Bomfim, 2012.



Detalhe da fachada da Rotunda. Algumas alterações da planta original, como o fechamento de uma das aberturas com parede de alvenaria. Paredes com rachaduras e eflorescências. Foto: Suzete Bomfim, 2012.



Vista frontal da Rotunda. Foto: Suzete Bomfim, 2012.



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - ARACAJU

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 13: ROTUNDA DO COMPLEXO FERROVIÁRIO DE ARACAJU



Detalhe da fachada da Rotunda. Algumas alterações da planta original, como o fechamento de uma das aberturas com parede de alvenaria. Paredes com rachaduras e efflorescências. Foto: Suzete Bomfim, 2012.



Detalhe da Vista interior - fechamento de um dos pórticos com parede de alvenaria de tijolos e chapas de compensado de madeira. Paredes com rachaduras e efflorescências. Foto: Suzete Bomfim, 2012



Detalhe da Vista interior - fechamento de uma das com parede de alvenaria de tijolos e chapas de compensado de madeira. Paredes com rachaduras e efflorescências. Foto: Suzete Bomfim, 2012



Detalhe da Vista interior – visão do interior da rotunda para os galpões de oficinas em frente. Foto: Suzete Bomfim, 2012



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - ARACAJU

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 14: GALPÕES DO COMPLEXO FERROVIÁRIO DE ARACAJU



### OBSERVAÇÕES

**Identificação:** Os cinco galpões complexo ferroviário de Aracaju

**Data de construção:** Construídos antes do período da Nova Estação - meados de 1940

**Características gerais:** Os galpões possuem paredes de alvenaria de tijolos maciços. A estrutura possui pilares, vigas e telhado metálicos.

**Tipo de cobertura:** Estrutura metálica e telhado em chapa de zinco ou fibrocimento, provavelmente posterior à data da construção original. Sem referências de reforma/alteração nos documentos pesquisados. Detalhe para a estrutura tipo claraboia para permitir iluminação e ventilação natural.

**Interior:** Algumas alterações da planta original, como o fechamento de alguns pórticos e janelas com parede de alvenaria. Paredes com rachaduras e eflorescências. Telhado em estrutura metálica, telhas de chapas de zinco, algumas quebradas.

**Estado de conservação:** Ruim

**Proteção existente:** Nenhum



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - ARACAJU

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 14: GALPÕES DO COMPLEXO FERROVIÁRIO DE ARACAJU



Galpão 01 – Vista exterior. Foto: Suzete Bomfim, 2012.



Galpão 01 – Vista interior. Foto: Suzete Bomfim, 2012.



Galpão 02 – Vista exterior. Foto: Suzete Bomfim, 2012.



Galpão 02 – Vista interior. Foto: Suzete Bomfim, 2012.



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - ARACAJU

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 14: GALPÕES DO COMPLEXO FERROVIÁRIO DE ARACAJU



Galpão 03 – Vista exterior. Foto: Suzete Bomfim, 2012.



Galpão 03 – Vista interior. Foto: Suzete Bomfim, 2012.



Galpão 04 – vista exterior. Foto: Suzete Bomfim, 2012.



Galpão 04 – vista interior. Foto: Suzete Bomfim, 2012.



PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - ARACAJU

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 14: GALPÕES DO COMPLEXO FERROVIÁRIO DE ARACAJU



*Galpão 05 – vista exterior. Foto: Suzete Bomfim, 2012.*



*Galpão 05 – vista interior. Foto: Suzete Bomfim, 2012.*



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - ARACAJU

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 15: CAIXA D'ÁGUA DO COMPLEXO FERROVIÁRIO DE ARACAJU



### OBSERVAÇÕES

**Identificação:** Caixa d'água complexo ferroviário de Aracaju

**Data de construção:** A inscrição da parte superior da caixa indica 1939.

**Características gerais:** Os galpões possuem paredes de alvenaria de tijolos maciços. A estrutura possui pilares, vigas e telhado metálicos.

**Tipo de cobertura:** Sem acesso

**Interior:** Sem acesso

**Estado de conservação:** Regular

**Proteção existente:** Nenhum



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - ARACAJU

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 15: CAIXA D'ÁGUA DO COMPLEXO FERROVIÁRIO DE ARACAJU



Vista exterior, vagões abandonados ao fundo. Foto: Suzete Bomfim, 2012.



Vista exterior da parte superior da caixa d'água. Foto: Suzete Bomfim, 2012.



Detalhe indicando o ano da construção e/ou inauguração – 1939. Foto: Suzete Bomfim, 2012.



Desenhos em alto e baixo relevo, com frisos, motivos geométricos de influência Art-Deco. Foto: Suzete Bomfim, 2012.





## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - ARACAJU

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 16: OFICINAS DO COMPLEXO FERROVIÁRIO DE ARACAJU



### OBSERVAÇÕES

**Identificação:** Oficinas de apoio.

**Data de construção:** Sem data. Provavelmente meados de 1950 depois da inauguração da Nova Estação.

**Características gerais:** Construção muito simples, paredes de alvenaria de tijolos maciços, fachadas assimétricas, com acesso principal realizado pelas portas de duas folhas. Algumas janelas de madeira com grade de ferro e uma das aberturas em cobogó. Ausência de elementos decorativos. Localização próxima aos trilhos para facilitar a manutenção quando necessária.

**Tipo de cobertura:** Estrutura de madeira e telha cerâmica tipo colonial em uma das oficinas, a outra com telha de fibrocimento.

**Interior:** Sem acesso

**Estado de conservação:** Regular

**Proteção existente:** Nenhuma



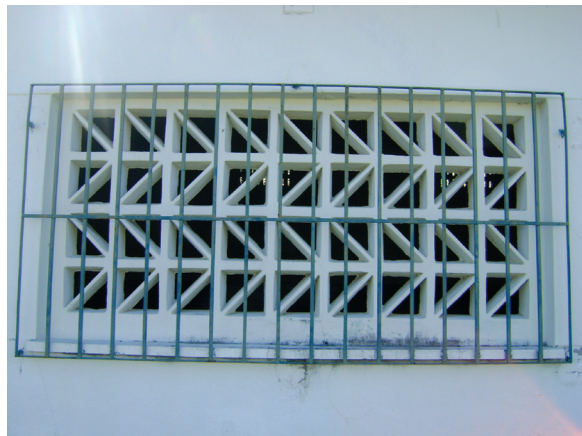
## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - ARACAJU

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 16: OFICINAS DO COMPLEXO FERROVIÁRIO DE ARACAJU



Detalhe das placas de indicação, mostrando os dois períodos de posse do complexo ferroviário. Suzete Bomfim, 2012.



Detalhe da Fachada – Cobogó. Foto: Suzete Bomfim, 2012.



Detalhe da fachada frontal, porta de acesso com abertura em duas folhas, uma abertura em cobogó e outra janela de madeira com duas folhas. Suzete Bomfim, 2012.



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - ARACAJU

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 17: DEPÓSITO DE RESÍDUOS DO COMPLEXO FERROVIÁRIO DE ARACAJU



### OBSERVAÇÕES

**Identificação:** Depósito de resíduos

**Data de construção:** Sem data.

**Características gerais:** Construção muito simples, estruturas como pilares e vigas são pre-moldadas, fachadas frontal com acesso por portão de ferro, abertura de duas folhas. Fachada lateral com duas aberturas de cobogós.

**Tipo de cobertura:** Peças de madeira apoiadas em vigas pre-moldadas de concreto. Cobertura em telha de fibrocimento

**Interior:** Sem acesso

**Estado de conservação:** Bom

**Proteção existente:** Nenhuma



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - ARACAJU

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 18: PASSARELA DO COMPLEXO FERROVIÁRIO DE ARACAJU



## OBSERVAÇÕES

**Identificação:** Passarela do Complexo Ferroviário de Aracaju para fazer a ligação entre os muitos edifícios do pátio ferroviário.

**Data de construção:** Meados da década de 1950.

**Características gerais:** A passarela possui seus elementos em concreto armado, possui alguns detalhes em alto relevo com motivos geométricos.

**Tipo de cobertura:** -

**Interior:** -

**Estado de conservação:** Regular

**Proteção existente:** Nenhuma



Vista parcial da passarela – porta de acesso pela área dos trilhos. Foto: Tamyres Fontenele, 2013.



Vista parcial da passarela. Detalhes decorativos de caixas retangulares em alto relevo. Foto: Tamyres Fontenele, 2013.



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - ARACAJU

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 19: CASAS DO COMPLEXO FERROVIÁRIO DE ARACAJU



### OBSERVAÇÕES

**Identificação:** Algumas casas que restaram do que havia no complexo ferroviário. Duas casas de agentes e algumas casas de alojamento. Todas sofreram intervenção e descaracterização, pois atualmente são propriedades particulares.

**Data de construção:** Sem data.

**Características gerais:** Os alojamentos eram pequenas casas e simples em forma de vila, localizadas ao lado do complexo. O piso era de cimento e na área de cozinha e banheiro revestimento de ladrilho hidráulico. Todas as casas de alojamento da antiga vila ferroviária foram descaracterizadas. As casas de agente, ficavam na esquina da Estação, a apenas 10 metros de distancia. Também sofreram alteração de planta-baixa e fachada.

**Tipo de cobertura:** Possuíam estrutura do telhado de madeira aparente e telhas de cerâmica tipo colonial.

**Interior:** Sem acesso

**Estado de conservação:** Ruim

**Proteção existente:** Nenhuma



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - ARACAJU

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 19: CASAS DO COMPLEXO FERROVIÁRIO DE ARACAJU



Antiga casa de agente da Estação. Foto: Suzete Bomfim, 2013.



Detalhe da janela de uma das antigas casas de agente da Nova Estação. Foto: Suzete Bomfim, 2013.



Antiga casa de agente da Estação. Foto: Suzete Bomfim, 2013.



Mapa de localização de São Cristóvão no Estado de Sergipe.  
Fonte: [Wikipédia.org/Sergipe\\_municipios\\_saocristovao](https://pt.wikipedia.org/wiki/Sergipe#/media/Arquivo:Sergipe_municipios_saocristovao.png).

## 4.2 - SÃO CRISTÓVÃO

A ocupação territorial brasileira - não só a sergipana em particular- só foi concretizada passadas algumas décadas do descobrimento do Brasil em 1500, em função do desinteresse inicial da metrópole, que se limitou à economia predatória de extração do pau-brasil. Isso se deu, pois, além da preocupação lusitana estar voltada para o lucrativo comércio com as Índias, havia a falta de mão-de-obra necessária para povoar todas as regiões descobertas<sup>1</sup>.

Desse período, há registros comprovados por Nunes<sup>2</sup> de que, em março de 1531, numa nova expedição empreendida por Martim Afonso de Souza, as terras sergipanas teriam sido avistadas a uma distância de seis léguas. Como a criação de núcleos isolados não seria suficiente para garantir a posse portuguesa, o Rei D. João III deliberou a implantação do sistema de capitanias hereditárias no Brasil, já praticado em outros domínios portugueses, baseado na concessão de largas faixas de terras a donatários, responsáveis pela sua povoação e administração<sup>3</sup>. O território sergipano, pertencente à Capitania da Bahia, foi doado pelo Rei a Francisco Pereira Coutinho no dia 5 de abril de 1534.

No entanto, assim como ocorreu em outras capitanias, o regime de donatarias em Sergipe fracassou pela falta de recursos para o empreendimento, desinteresse do donatário, distância da metrópole e excessiva descentralização administrativa. A sucessão da capitania para Manuel Pereira Coutinho, após a morte de seu pai, não reverteu a situação, culminando com a transferência do direito de posse para a Coroa, em 1548. Holanda<sup>4</sup> acrescenta que, segundo esse critério traçado na nova política colonizadora, a estrutura administrativa deveria contemplar a associação entre o governo temporal, responsável pela conquista territorial, e o eclesiástico, responsável pela conquista espiritual, por meio da conversão dos indígenas à fé católica.

Em Sergipe, a iniciativa de tentar conquistar o território, segundo Leite<sup>5</sup>, partiu dos próprios

1 COSTA, Luís César Amad; MELLO, Leonel Itaussu A. de. *História do Brasil*. São Paulo: Scipione, 1999. p. 37.

2 NUNES, Maria Thetis. *Sergipe Colonial* 1. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1989. p. 17 e 18.

3 HOLANDA, Sérgio Buarque de (dir.). *História geral da civilização brasileira*. Tomo 1 A época colonial: do descobrimento à expansão territorial. Vol. 1. 5. ed. Difel/Difusão Editorial S. A.: São Paulo; Rio de Janeiro, 1976. p. 96

4 *Idem*, p. 114 e 138

5 LEITE, 2006, p. 440.



índios ao solicitar padres para a catequese. Daí a antecipação dos jesuítas no empreendimento da conquista, o que de fato aconteceu em 1575, quando o governador-geral deliberou a missão ao Padre Gaspar Lourenço<sup>6</sup> e seu irmão João Salônio. Juntamente com vinte neófitos da aldeia de Santo Antônio e mais vinte soldados, capitaneados por Garcia D'Ávila<sup>7</sup>, estabeleceram povoação nas proximidades do Rio Real, onde a força militar permaneceu, enquanto os jesuítas seguiram adiante.

Somente passados mais alguns anos decorreu que, por ordem expressa do rei espanhol Felipe II, uma nova expedição deveria ser empreendida, agora sob o comando de Cristóvão de Barros<sup>8</sup>, que, na ocasião, era membro da junta provisória que governava o Brasil após a morte, em 1587, do então governador da Bahia, Manuel Teles Barreto. Depois de decorridas árduas lutas armadas, em 1o de janeiro de 1590, o aguerrido indígena recuou e a expedição sagrou-se vitoriosa, o que valeu a Cristóvão de Barros a doação, por merecimento, das terras conquistadas.<sup>9</sup>

Com o propósito da escolha do sítio ideal, Cristóvão de Barros ergueu uma fortificação de taipa sobre o istmo que forma a barra do Rio Poxim, à margem esquerda do atual Rio Cotinguiba (atual região do município de Aracaju), e, nas suas proximidades, fundou um arraial denominado São Cristóvão, em homenagem ao Santo do seu nome.<sup>10</sup> Segundo

os historiadores pesquisados, a topografia do local não oferecia boas condições de segurança<sup>11</sup>, de ser imprópria para o comércio, insalubre, com pequena área elevada para ocupação e ainda com pouca visibilidade marítima. Houve sucessivas mudanças, com o despovoamento dos núcleos anteriores, até a cidade se estabelecer em território elevado, às margens do Rio Paramopama, onde se encontra atualmente.

*“Aí, os portugueses voltaram à sua preferência pela cidade tipo medieval, no que concerne à sua localização em ponto alto, acropolitano, baseados no princípio da mais fácil defesa pela altura. Não a cercaram, nunca, porém. No Brasil primitivo, quase a totalidade das povoações estava a beira-mar ou beira-rio [...]”*<sup>12</sup>

Na política religiosa portuguesa, a edificação da capela ou da igreja geralmente precedia a vida urbana da região, para se tornar o centro de convergência da população circunvizinha.<sup>13</sup> Essa circunstância estimulou a construção de templos pelas ordens religiosas, principais financiadoras de tais edificações, a começar pelos jesuítas, pioneiros no movimento missionário.<sup>14</sup> Ordenado pelo rei espanhol, foi criada a Freguesia de Nossa Senhora da Vitória, pertencente ao Bispado da Bahia. Essa ação culminou com a construção do primeiro monumento religioso da cidade, a Igreja Matriz de Nossa Senhora da Vitória, edificado pelos

6 O Padre Gaspar Lourenço, primeiro apóstolo de Sergipe, nasceu em Vila Real de Traz-os-Montes. Entrou na Companhia de Jesus em 1553, aos 14 anos, mas foi criado pequeno com os padres da Companhia. Em 1560, ordenou-se sacerdote. Após efetuar inúmeros trabalhos apostólicos, faleceu em 1581, vítima de tuberculose (LEITE, 2006, p. 446)

7 Garcia D'Ávila foi um rico fazendeiro do recôncavo baiano, fundador da famosa Casa da Torre. Veio para o Brasil juntamente com Tomé de Souza, de quem recebeu a doação das primeiras sesmarias (NUNES, 1989, p. 34).

8 Cristóvão de Barros era filho natural de Antônio Cardoso de Barros, provedor-mor da fazenda no tempo de Tomé de Souza, que foi morto pelos Caetés, junto ao Rio São Francisco. Freire (1977, p. 80-81) acredita que essa circunstância em muito influenciou para que Cristóvão de Barros tomasse a frente das batalhas como forma de punição e vingança.

9 VILELA, Ieda Maria Leal; SILVA, Maria José Tenório da. *Aspectos históricos, artísticos, culturais e sociais da cidade de São Cristóvão*. Aracaju: Secretaria de Estado da Cultura e Meio Ambiente, 1989. p. 18

10 NASCIMENTO, José Anderson. *Sergipe e seus monumentos*. Arauá: 1981. p. 21

11 MAIA, Tom; NASCIMENTO, José Anderson; MAIA, Thereza Regina de Camargo. *Sergipe del Rei*. São Paulo: Nacional; Rio de Janeiro: EMBRATUR, 1979. p. 11

12 AZEVEDO, Paulo Ormindo David de. (coord.). *Plano Urbanístico de São Cristóvão*. Vol. 2. Salvador: Universidade Federal da Bahia. GRAU-Grupo de Restauração e Renovação Arquitetônica e Urbana, 1980. p. 24

13 NUNES, 1996, p. 220

14 Já nas duas primeiras décadas dos seiscentos, havia na cidade três ordens religiosas, primeiro com os jesuítas em 1597, seguidos dos beneditinos, em 1609, e os carmelitas em 1618, faltando a franciscana que só iria se estabelecer após a terrível fase das guerras com a Holanda.





Aspecto da fachada da Igreja Matriz. Fonte: Andrea Costa Romão Silva, 2010.



Traçado urbano de São Cristóvão meados do Sec. XVII. Fonte: IPHAN-SE, [s. d.]

jesuítas, a partir dos anos de 1608 e 1616.<sup>15</sup>

A Igreja Matriz foi construída e surgiram as primeiras ordenações no traçado da cidade. Algumas edificações apareceram nas proximidades do monumento, e seguiram em direção ao rio, na parte baixa, que, além de oferecer maiores facilidades de acesso e urbanização, permitiria melhor comunicação e comercialização com outros centros urbanos. Simultaneamente, começaram a surgir algumas ladeiras primitivas para vencer a diferença de nível entre a parte alta da cidade e a beirada dos riachos da baixada, principal sistema de trocas diversas.

### Invasão holandesa

A tomada do Brasil pelos holandeses foi uma ação planejada, com propósitos econômicos e políticos.<sup>16</sup> A ação, empreendida pela Companhia das Índias Ocidentais na América portuguesa, resultou na invasão à Bahia, em 1624, e à Pernambuco, em 1630. Vencidas as resistências locais, os holandeses foram alargando a área conquistada tanto para o norte quanto para o sul, até alcançar a Capitania de Sergipe del Rey.

Com a impossibilidade de resistência, o comandante das tropas portuguesas em Sergipe, Conde de Bagnuolo, decidiu empregar a tática da "terra arrasada"<sup>17</sup> - arrasar o próprio território para dificultar e enfraquecer as forças inimigas -, devastando São Cristóvão e fugindo para a Torre de Garcia D'Ávila na Bahia. Quando os holandeses chegaram à cidade, em 17 de novembro de 1637, encontraram-na indefesa e parcialmente destruída e resolveram completar a devastação, incendiando o que ainda restava. Foram embora sem deixar nenhum vestígio de administração ou exploração do território. Essas ações resultaram na destruição parcial e despovoamento de São Cristóvão, que ficou abandonada até 1639, quando finalmente chegaram reforços militares de apoio vindos da Capitania da Bahia. Várias lutas foram travadas até 1647, quando os batavos foram finalmente derrotados e expulsos do território sergipano, sendo a capitania reintegrada ao domínio de Portugal.<sup>18</sup> A capital São Cristóvão estava praticamente em ruínas e levou muitas décadas para que a cidade se reerguer.

15 Não há informações precisas nos documentos pesquisados sobre a data de lançamento da pedra fundamental da igreja. Acredita-se que o mais antigo templo da cidade seja na verdade uma capela que já não existe mais, denominada São Gonçalo, construída em 1599 pelos padres da Companhia de Jesus. Quando em 1759 os jesuítas foram expulsos do Brasil, as propriedades foram confiscadas para a Coroa Portuguesa e vendidas por ordem do Governo de Portugal, o que contribuiu para a destruição da capela, que começou a desmoronar em 1821. Em 1924 foi erguido, sobre as bases do antigo templo, o Cristo Redentor em concreto armado e com 16 metros de altura (MAIA, et. al., 1979, p. 12).

16 HOLANDA, 1976, p. 185 e 236. A Companhia das Índias Ocidentais foi uma empresa fundada em 1621, que deteve o monopólio por 24 anos do comércio, navegação e conquista da América e da África.

17 AZEVEDO, 1980, p. 30

18 MAIA, 1979, p. 16



## Reconstrução da cidade

A expansão territorial de São Cristóvão foi aos poucos sendo retomada, em virtude da falta de recursos financeiros e dos embates políticos em função da subordinação de Sergipe à Capitania da Bahia. Até final do século XVII pouco foi executado. A construção civil foi irrelevante no período de reconstrução da cidade, porém, a predominância religiosa fez com que as igrejas tivessem prioridade. A maioria delas executadas entre o final do século XVII e início do século XVIII.<sup>19</sup>

Aos poucos, São Cristóvão recuperou sua área construída, formando zonas de maior concentração urbana, principalmente nas proximidades dos edifícios religiosos, sempre focos de povoamento. Nesse período já existiam elementos significativos da composição urbana da cidade, mantendo a sua hierarquia à medida que a cidade crescia, com o predomínio das funções religiosa, administrativa e residencial.

No decorrer do século XVIII a cultura da cana-de-açúcar, base da economia local, expandiu-se por várias regiões da capitania, principalmente nas proximidades do litoral e nos vales de diversos rios. A existência dos engenhos para produção da cana incentivou o desenvolvimento de novas tipologias de



Igreja do Amparo. Fonte: Andrea Costa Romão Silva, 2010



Conjunto São Francisco. Foto: Suzete Santos Bomfim Feitosa, 2013



Conjunto do Carmo. Foto: Andrea Costa Romão Silva, 2010

19 SILVA, 2010, p. 9-11



Igreja do Rosário. Figura 13 – Igreja do Rosário.



Sobrado da antiga ouvidoria. Foto: Suzete Santos Bomfim Feitosa, 2013.



Sobrado com balcão corrido (Rua Messias Prado). Fonte: Suzete Santos Bomfim Feitosa, 2013.



Sobrado com balcão corrido (Praça da Matriz). Foto: Suzete Santos Bomfim Feitosa, 2013.

casas e sobrados.<sup>20</sup>

O atual prédio e acervo do Museu Histórico de Sergipe<sup>21</sup>, foi entre 1951-1952 a sede do sindicato dos Operários de São Cristóvão, com sala de jogos e salão de baile.

No início do século XIX, a Cidade Alta em São Cristóvão, já havia atingido o pleno desenvolvimento que, pela própria topografia do local, criava obstáculos para novas expansões. Concomitante a esse processo, alguns acontecimentos da história brasileira do século XIX, culminaram em alterações significativas no cenário político nacional - em função do descontentamento com determinadas decisões da Coroa portuguesa - que fizeram surgir em várias regiões do país as manifestações de ideais republicanos. Dentre elas, destaca-se a Revolução Pernambucana de 1817, considerado movimento separatista de grandes proporções pelos conflitos entre os insurretos e as tropas reais. O conflito culminou com a instalação, em Recife, de um governo provisório baseado

20 NASCIMENTO, 1981, p. 45

21 NUNES Maria Thétis. *História de Sergipe a partir de 1820*. Rio de Janeiro, Editora Cátedra, 1978, p. 113. "A Emancipação Política de Sergipe da Bahia, em 1820, ocasionou a crescente necessidade de compra e disponibilidade de prédios para administração. Disso resultou a compra do sobrado ao militar no ano de 1823. Incorporado aos próprios nacionais o prédio foi reedificado e inaugurado em 12 de outubro de 1825, na gestão do Presidente (Governador) Manuel Clemente Cavalcante de Albuquerque, como parte das comemorações das Festas Nacionais em homenagem ao aniversário de D. Pedro I e à Fundação do Império.



no regime republicano.<sup>22</sup> Porém, os sergipanos e alagoanos, “adeptos à causa do rei”, assim descritos por Freire<sup>23</sup>, reagiram à revolução, ao impedir a sua expansão, prestando, dessa forma, importante contingente à vitória do partido realista, decorridos apenas setenta e quatro dias da implantação do regime.

Em retribuição aos serviços prestados, não tardou para que o rei D. João VI atendesse às velhas aspirações de acabar com a influência da Capitania da Bahia. Elevou Sergipe à categoria de capitania independente por meio do Decreto de 8 de Julho de 1820. Contudo, o governo da Bahia, insatisfeito com a resolução, retardou a execução do decreto, só efetivamente executado em 1823, um ano após o Brasil ter alcançado a independência política de Portugal.<sup>24</sup>

No final do século XIX, intensificou-se o desenvolvimento comercial lojista e das atividades desenvolvidas nos pontos de desembarque de pessoas e mercadorias. Com isso, a zona de expansão deslocou-se para a parte baixa da cidade<sup>25</sup>. A área urbana da Cidade Baixa, como era conhecida, girava em torno das chegadas da Indústria e da Ferrovia, com novas áreas de comercialização e industrialização, principalmente nas proximidades do Rio Paramopama, onde estavam localizados os principais portos da cidade, ligadas a novas áreas residenciais.<sup>26</sup>

### O impacto da mudança da capital

Em 17 de Março de 1855, o então Presidente da Província, Inácio Joaquim Barbosa, eleva à categoria de cidade o povoado de Santo Antônio do Aracaju, situado na Barra do Rio Cotinguiba, e no mesmo ato, promove a transferência da sede do Governo da Província da histórica cidade de São Cristóvão para o povoado recém-criado. As razões alegadas pelo presidente foram principalmente de ordem econômica e geográfica, incitadas pela decadência de São Cristóvão:

*“[...] longe de ser ele um grande povoado, é uma das mais pequenas Cidades da Província, crescendo que diferente dos demais centros de população da mesma província, o seu aspecto só revela decadência e miséria. E como não seria assim, se, além de ficar no fundo do Rio Paramopama com dependência das marés, e dificuldades de toda*

22 DOMINGUES, et. al., 2000, p. 84

23 FREIRE, 1977, p. 224

24 MAIA, et. al., 1979, p. 24-25.

25 AZEVEDO, 1980, p. 65

26 Idem p. 131-132



Museu Histórico de Sergipe, 2013. Foto: Acervo do Museu.



Vista aérea, em primeiro plano, do centro histórico de São Cristóvão e, na linha do horizonte, a capital Aracaju. Fonte: Marcel Nawer, 2006.



Vista da expansão urbana na parte baixa de São Cristóvão, com o centro histórico na elevação ao fundo. Fonte: IPHAN-SE, [s.d.].



*sorte para navegação, não dispõe esse povoado de recursos próprios [...]”<sup>27</sup>*

Houve muitos protestos, porém de nada adiantaram, pois até o governo imperial, no mesmo ano, já havia aprovado a mudança da capital e aprovado verbas para a construção de várias obras que fossem necessárias.<sup>28</sup>

Destituída de sua tradicional função de centro político, administrativo, econômico e social, São Cristóvão entrou em decadência, situação que se prolongou até o início do século XX. Após esse período retomou o crescimento com um novo impulso nas atividades agrícolas que, com as facilidades do transporte ferroviário, aliados ao novo surto industrial, impulsionaram ótimas condições de expansão urbana na parte “baixa” da cidade.

Com o início da preocupação em preservar o patrimônio histórico no Brasil, houve a constituição de um sistema federal de proteção dos bens culturais do Brasil, exposta na Lei n. 378, de 13 de Janeiro de 1937, que culminou com a criação do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN) e, em novembro do mesmo ano, a organização do patrimônio, pelo Decreto-Lei n. 25.

Com isso, várias cidades do país foram visitadas com o intuito de salvaguardar seus bens culturais. São Cristóvão recebeu a visita do então diretor do SPHAN, Rodrigo Melo Franco de Andrade<sup>29</sup>, donde surgiu a ideia, oficializada pelo Decreto-Lei no 94 de 22 de junho de 1938, de elevá-la à categoria de Monumento Histórico no âmbito estadual. Tal ato obrigava o Governo a zelar pela preservação e defesa do rico acervo de São Cristóvão. Dessa forma, por intermédio do 2o Distrito localizado na Bahia, que também abrangia o Estado de

27 CALAZANS, 1942, p. 44-45, *apud* AZEVEDO, 1980, p. 135.

28 MAIA, *et. al.*, 1979, p. 32

29 Segundo Rodrigo Melo Franco de Andrade, “O exíguo território de Sergipe resguarda um conjunto arquitetônico notável na cidade de São Cristóvão, acrescido de templos que se distinguem por elementos genuínos de relevantíssimo teor [...] para mencionar somente a parte mais sugestiva do patrimônio artístico sergipano” (ANDRADE, 1987, p. 59)

Sergipe, algumas obras puderam ser realizadas com o apoio do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), como foi o caso do Palácio do Governo no ano de 1939 e na Igreja do Convento de São Francisco, em 1942.

Foram nessas circunstâncias que em São Cristóvão foram efetuados os estudos para tombamentos<sup>30</sup> individuais a nível federal de monumentos, contemplando, segundo critérios da época, os seguintes bens:

Em 1967 foi aberto e efetivado o processo de tombamento de São Cristóvão, com a inscrição do seu Conjunto Arquitetônico, Urbanístico e Paisagístico no Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico.

Bem tombado	Registro	LIVRO DAS BELAS ARTES			LIVRO HISTÓRICO		
		Vol.	Fol.	Insc.	Vol.	Fol.	Insc.
Igreja e Convento Santa Cruz (Convento São Francisco)	29/12/1941	01	055	251-A	01	031	184
Igreja Matriz de Nossa Senhora da Vitória	20/03/1943	01	057	263-A	01	033	197
Igreja Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos	20/03/1943	01	057	264-A	01	033	198
Igreja e Convento Nossa Senhora do Carmo	02/04/1943	01	059	276-A	01	035	211
Igreja da Ordem Terceira de Nossa Senhora do Carmo	14/04/1943	01	060	279-A	01	035	212
Sobrado da Antiga Ouvidoria	21/09/1943	01	062	292-A	01	038	226
Sobrado na Praça da Matriz	21/09/1943	01	062	293-A	01	038	227
Sobrado da antiga Rua das Flores (atual Rua Messias Prado)	21/09/1943	01	062	294-A	01	038	228
Igreja e Santa Casa da Misericórdia	14/01/1944	01	063	297-A	01	038	230
Igreja de Nossa Senhora do Amparo	09/05/1962	-	-	-	01	056	343

Lista dos principais monumentos tombados. Fonte: IPHAN/SE

Então a cidade além de ser tombada como monumento histórico estadual, foi também em nível federal.

Existe atualmente um Plano de atuação desenvolvido pelo IPHAN/SE, em que resgata a importância histórica da atividade açucareira no Estado de Sergipe. Tal atividade se localizava nos engenhos que utilizavam os

30 Tombamento entende-se como “ato administrativo realizado pelo Poder Público com o objetivo de preservar, por intermédio da aplicação de legislação específica, bens de valor histórico, cultural, arquitetônico, ambiental, e também de valor afetivo para a população, impedindo que venham a ser destruídos ou descaracterizados, culminando com o registro em livros especiais denominados Livros do Tombo.”



rios Vaza Barris, Paramopama, Poxim e Poxim Mirim para o transporte da produção até outros mercados. Dessa forma, toda a região que inclui os antigos engenhos - hoje, distritos do município - guardam um patrimônio rico e diversificado de grande potencial.

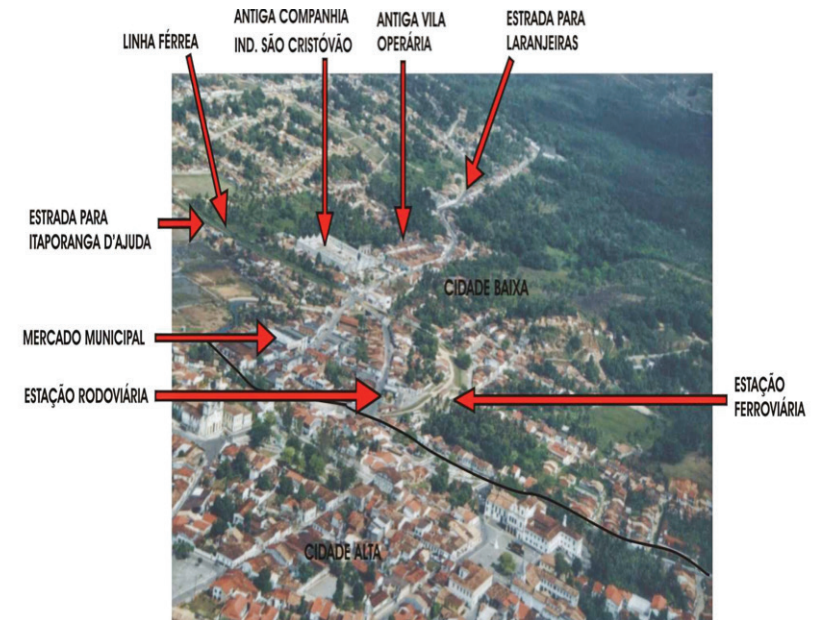
Na Cidade Baixa, locais como o Porto da Banca e a área próxima ao Mercado Municipal e à Banca do Peixe expressam a relação do sítio com o Rio Paramopama (Portos) e com a importância histórica da atividade comercial e pesqueira para a cidade. Desde sua fundação, São Cristóvão sempre utilizou o transporte fluvial e posteriormente o ferroviário para escoar sua produção. A sua configuração urbana expressa claramente essa relação de produção e escoamento.

O município ainda possui bens remanescentes de antigos engenhos que possuem valor cultural. Apenas duas capelas rurais de antigos engenhos em São Cristóvão possuem tombamento, a do Poxim (IPHAN em 1943) e a de Itaperoá (Governo Estadual, no início dos anos oitenta), próxima a Itaporanga d'Ajuda, esta última está completamente abandonada e em processo de arruinamento, ou seja, com sério risco de desaparecer.

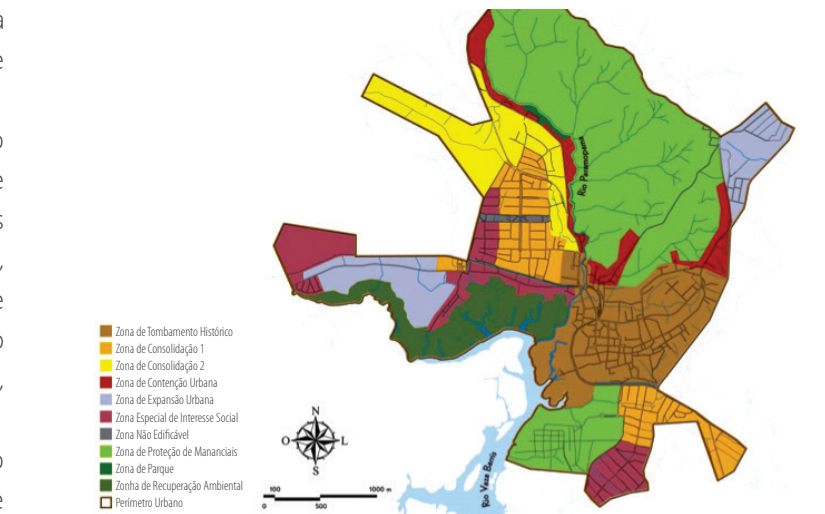
Em 1o de agosto de 2010, o Comitê do Patrimônio Mundial da UNESCO (Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura) anunciou, em Brasília, que a praça São Francisco, em São Cristóvão (SE), é o mais novo patrimônio cultural da humanidade. Com a decisão, anunciada pelo ministro da Cultura, Juca Ferreira, sobre para 18 o número de locais declarados patrimônio da humanidade no Brasil.<sup>31</sup>

A área de atuação das propostas do Plano de Ação do Município abrange o Centro Histórico de São Cristóvão, o seu entorno e também a zona rural, inclusive seus recursos hídricos. A área é delimitada da seguinte maneira: ao norte, pelos Rios Poxim Mirim e Rio Poxim (este último depois de se encontrar com o primeiro), ao leste, pelo limite dos municípios de São Cristóvão e Aracaju, ao sul, sudoeste e oeste, a área é delimitada pelo eixo do curso do Rio Vaza Barris e a sudeste, pelo eixo do curso do Rio Santa Maria. A área definida abrange os distritos de Timbó, Cardoso, Cabrita, Caípe Velho, Pedreiras, Colônia Miranda, Rita Cacete e Parque Santa Rita.

A relação entre a paisagem natural e a paisagem urbana é bastante clara em São Cristóvão. As ladeiras - elo da cidade alta com o rio - são historicamente áreas de



Fonte: Acervo IPHAN/SE, ficha M202 – Gestão de área Urbanas – Sobrevôo 2008



Mapa dos limites da sede do município, mostrando a área de tombamento e entorno do perímetro de tombamento, onde se concentram as ações do Plano de Ação para as Cidades Históricas de São Cristóvão. Fonte: Prefeitura de São Cristóvão. Plano Diretor Participativo de São Cristóvão, 2009.

31 [http://pt.wikipedia.org/wiki/São\\_Cristóvão\\_\(Sergipe\)](http://pt.wikipedia.org/wiki/São_Cristóvão_(Sergipe))



Vista aérea de São Cristóvão, 1. Centro Histórico; 2. Estação Ferroviária; 3. Complexo Fabril da então "Sam Christovam Industria S.A." (1912); 4. Complexo Fabril da então "Companhia Industrial São Gonçalo S.A." (1945).

ocupação de classes menos favorecidas, que não tem condições de habitar na cidade alta. Por outro lado, na cidade baixa, historicamente, é onde são estabelecidas as relações de troca e trabalho braçal, ligadas principalmente, às atividades portuárias e de pesca e posteriormente, às industriais, onde também estão situadas as fábricas e a estação ferroviária.

*"Em São Cristóvão, a localização dos monumentos é primordial para entender a forma urbana. Se, por um lado, temos a questão da defesa ligada à implantação em acrópole, a imponência do poder religioso definia a área de desenvolvimento da cidade. As moradias organizam-se primordialmente nos caminhos que ligam essas edificações. Por outro lado, outro tipo de moradia se estabelece nas ligações entre a cidade alta e a cidade baixa. Nesta, o desenvolvimento se dá de forma muito frágil em torno dos portos e mercados. No entanto, em períodos bastante recentes, vemos a quebra desse plano inicial da cidade, mudando-se a direção e a forma de crescimento: os loteamentos puxam a cidade para longe da acrópole, mas essa sofre alguma pressão de ocupação desordenada em suas encostas. Esse tipo de ocupação desorganizada também se dá na cidade baixa, sendo identificado pela forma bastante irregular dos lotes e ruas tortuosas, bastante diferentes das estabelecidas inicialmente na cidade histórica."*<sup>32</sup>

Quanto ao patrimônio natural da cidade, o Rio Paramopama, que margeia a cidade baixa de São Cristóvão - elemento fundamental para a percepção da sua paisagem - faz essa parte da cidade sofrer com enchentes volumosas que comprometem a conservação de parte do patrimônio edificado de interesse de preservação. O edifício da antiga Fábrica têxtil São Cristóvão S.A., por exemplo, faz parte do patrimônio industrial sergipano e não possui nenhuma proteção legal.

A área residencial da cidade baixa mais organizada era a das Vilas Operárias, habitação próxima às Fábricas fornecidas pelo Industrial para seus trabalhadores. A maioria das casas foi construída alinhada à via pública, com cobertura em duas águas e cumeeira paralela à rua. Apesar de externamente algumas delas

<sup>32</sup> Relatório diagnóstico produzido pelo IPHAN/SE, cedido em meio eletrônico.



conseguirem manter a fachada original, a grande maioria já sofreu intervenção. Internamente, muitas mantiveram a planta baixa original, composta por circulação interna realizada pelo corredor lateral, que atravessa a edificação do acesso externo ao último espaço, nos fundos, típica do período.

O Professor José Thiago da Silva Filho<sup>33</sup> descreveu alguns detalhes da época industrial. Afirmou que em 1911, o sancristovense José Siqueira de Meneses (1852-1931) assumiu o Governo do Estado e em sua gestão progressista favoreceu o renascimento econômico de São Cristóvão por meio da inauguração da linha férrea Salvador-Propriá (1911), cortando a cidade no sentido sul/norte e incentivou a fundação da fábrica têxtil Sam Christovam Industria S.A. (1912). Esses acontecimentos se completam, pois a grande função da Chemis de Fer (estradas de ferro) era escoar mercadorias para os portos soteropolitanos, e tal fato também favoreceu o escoamento dos produtos sergipanos..

A fase industrial da cidade começou, portanto, em 1912. Depois desse ano, muitas famílias chegavam diariamente à ex-capital. Apesar de possuir indústrias, Aracaju estava com o mercado de trabalho saturado, com péssimas condições de vida. Tal situação foi retratada pelo escritor Amando Fontes (1899-1967) em *“Os Corumbás”*.<sup>34</sup> O romance detalhava a realidade de toda uma geração que, para não se sujeitar à miséria, se submetia realidade das fábricas de algodão, então recém construídas na Capital sergipana nas primeiras décadas do século XX. A maioria dos trabalhadores das fábricas era constituída de mulheres, que vinham de toda a parte do território sergipano: *“Eram praieiros de São Cristóvão e Itaporanga; camponeses do Vaza-Barris, da Cotinguiba; sertanejos de Itabaiana e das Catingas (...)”* *“Iam em busca do pão negro. Um negro pão, que, a troco do trabalho, lhes forneciam as fábricas de Tecido”*<sup>35</sup>.

Segundo os historiadores, a Fábrica oferecia emprego, creche, escola, moradia por meio das vilas operárias, assistência médica e odontológica. Os incentivos federais decorrentes da II Guerra Mundial (1939-1945) provocaram a fundação de outra fábrica têxtil: a Companhia Industrial São Gonçalo S.A., inaugurada em 1945.

Durante quase trinta anos, as duas fábricas e a beneficiadora de algodão Sergiminas, responderam pela renda da população de São Cristóvão. Nesse período a cultura local viveu os anos de ouro: Cine Fabril, Cine Tryanon, Candango's Bar, clubes etc. Da mesma forma, no esporte, o futebol teve destaque com Times como o Industrial, Operário, Palmeiras e Juvenil.

### Fábrica Têxtil Sam Christovam Industria S.A.

A Fábrica fundada em 1912, com razão social “Andrade, Chaves & Cia”, contribuiu para o resgate da dignidade dos seus cidadãos após a perda do *status* de capital do Estado. Pois, no período intermediário entre a mudança da Capital e o surgimento da via ferroviária e da fábrica, a população tinha apenas a agricultura como alternativa. Com o êxodo de muitos para a nova capital, consequentemente houve evasão de dinheiro para movimentar a economia local.

A localização da fábrica - no contexto de proximidade à via férrea, ao rio Paramopama, às terras



Fabrica São Cristóvão – década 1950.  
Fonte:www.sergipeemfotos.blogspot.com.br

33 <[http://www.portaledesergipe.com/S\\_Cristovao-SE\\_historia.html](http://www.portaledesergipe.com/S_Cristovao-SE_historia.html)> Presidente da Acasc, formado em História pela UFS e pesquisador da história de São Cristóvão/SE.

34 FONTES, Amando. *Os Corumbás* - 22a edição. Rio de Janeiro. Ed. José Olympio, 1999.

35 Idem. p 18-20.-





1. Vila Operária – Restaram apenas duas ruas, e o casario com muitas alterações.  
2. Complexo Fabril – Restaram os Galpões da Fábrica e Creche para filhos dos funcionários.

férteis próximas a Aracaju - foi estratégica. Haviam meios para captar matéria prima com a produção de algodão, também oferta de mão-de-obra, além do fácil escoamento dos produtos por via férrea e naval.

Foi noticiado que as condições de subsistência e moradia eram superiores às encontradas em outros complexos fabris do Estado, fato que atraiu interesse de operários de regiões próximas e principalmente de família vindas do semi-árido e sertão atingidas pela seca. No entanto, no tocante às condições de trabalho, nada diferiam das praticadas por outras empresas existentes em Sergipe.

Em 1923, quase dez anos após sua inauguração, a fábrica foi visitada pelo presidente do Estado. Segundo Serafim Santiago, Graccho Cardoso teria ficado impressionado com o que viu, atento ao fato de a empresa

*"dá trabalho diário a 297 mulheres e 104 homens, afora empregos outros, e tem a funcionar 250 teares, que dão o rendimento de 3:640,606 metros de fazendas."*

A fábrica Sam Christovam sofreu crise irreversível nos anos 70 e com ela veio a falência. Entre 1981/82, os moradores de sua Vila Operária receberam a posse das casas como forma de indenização. O maquinário da 'fábrica velha' foi vendido a empresários de



Pernambuco e Bahia.<sup>36</sup> O bairro operário extinguiu-se há duas décadas, pois alguns edifícios foram vendidos e demolidos, muitas casas da vila operária foram demolidas, e as que restaram sofreram alterações ao longo dos anos. Porém, restam algumas com características que lembram o período do auge na industrialização na cidade.

A área do Complexo Fábrica-Vila Operária, localizada na Av. Félix Pereira e rua Otoniel Amado fica a apenas 800 metros da estação ferroviária de São Cristóvão, e apenas 1500 metros do centro histórico.

Os galpões possuem telhado em estrutura metálica com formato circular, iluminação zenital, platibanda acompanhando a estrutura semicircular com detalhes em alto relevo com motivos geométricos, característicos da influência do *Art Deco* utilizados no início do séc. XX.



Detalhe da fachada – Galpões da Fábrica São Cristóvão. Foto: Suzete Bomfim, 2013.



Detalhe da fachada – Creche para funcionários da Fábrica São Cristóvão. Foto: Suzete Bomfim, 2013.



Antigo espaço de lazer dos operários. Foto: Suzete Bomfim, 2013.

<sup>36</sup> 'Aspectos Históricos, Artísticos, Culturais e Sociais da Cidade de São Cristóvão', de Ieda Maria Leal Vilela e Maria José Tenório da Silva; Enciclopédia dos Municípios Brasileiros, site da Emsetur e IBGE.



*Tipo 1 – Primeiras casas da Vila Operaria, rua sem identificação, paralela à creche e aos Galpões da Fábrica*



*Tipos 2 e 3 - Casas da Vila Operária Rua Otoniel Amado. Foto: Suzete Bomfim, 2013.*



*Tipos 4 - Casas da Vila Operária Av. Félix Pereira. Foto: Suzete Bomfim, 2013.*

No mesmo terreno da Fábrica, ao lado dos Galpões, a casa que era utilizada como creche dos filhos dos operários, apresenta planta e fachada mais elaborada que as casas da vila operária, com detalhes em alto relevo nas vergas e peitoris das janelas, telhados de três e quatro águas. Além de pequena varanda no acesso à entrada principal.

Na rua da antiga vila operária, encontramos o que foi na época um espaço de lazer para os operários, o local possuía algumas mesas para jogos como bilhar e futebol de botão. A casa muito simples está descaracterizada, segundo afirmam antigos moradores do bairro. Atualmente é a sede da “Liga SanCristovense de Desporto.”

As casas da Vila Operária possuem 04 tipologias. A primeira rua da vila, possuía casas geminadas, sem recuo, com platibandas trabalhadas com frisos e apliques em alto relevo, detalhes em volta das portas e janelas, todas possuíam uma porta e duas janelas, plantas baixas típicas do período com corredor lateral e sem iluminação e ventilação natural em todos os cômodos. Verificamos a descaracterização por peio de fechamentos de algumas portas e janelas, retirada de alguns apliques, pois alguns compradores unificaram 2 ou 3 casas em uma. Porém, desrespeitando as fachadas e simetria originais.

A atual rua Otoniel Amado, guarda características e alguns exemplares originais da vila operária. Havia dois tipos de residência, do lado esquerdo, as casas geminadas estavam no alinhamento da rua, com telhado de madeira e telha colonial em duas águas, cumeeira paralela ao eixo na rua, porta centralizada e duas janelas. Do lado direito, as casas tinham a planta baixa idêntica. No entanto, possuíam um recuo frontal com um pequeno jardim no alinhamento das janelas e uma mureta separando o lote do passeio público.

Na atual Av. Félix Pereira, encontramos a tipologia mais simples, reservada hierarquicamente para os operários menos qualificados, com telhado de madeira e telha colonial, e apenas porta e uma janela, no alinhamento da rua, com dimensão menor que as demais.

Desde 2010, a sede da antiga fábrica abriga a Intergriffe’s São Cristóvão Indústria e Comércio de Confecções Ltda, do Grupo Intergriffe’s Nordeste.



A análise das fotografias veiculadas, em 1920, no “Álbum de Sergipe” indica que a estrutura básica do conjunto arquitetônico foi mantida. Contudo, uma série de intervenções descaracterizou o harmônico conjunto de prédios do início do século XX. Ainda assim, ele se destaca na paisagem da cidade por sua arquitetura de caráter industrial em meio às áreas próximas residenciais.

### Companhia Industrial São Gonçalo S.A. (1945)

Os incentivos federais decorrentes da II Guerra Mundial (1939-1945) provocaram a fundação de outra fábrica têxtil: a Companhia Industrial São Gonçalo S.A., inaugurada em 1945.

Os Galpões originais possuíam 19 estruturas de telhados de duas águas, com ritmo, simetria, e mesmo padrão de abertura de vãos.

O que restou de original foi um edifícios que manteve o formato da estrutura do telhado, com cobertura de duas águas, porém, a maioria da estrutura sofreu alteração de cobertura e fachada, atualmente os galpões tem única estrutura metálica com formato semicircular, fachada sem nenhum tipo de elemento que remeta à fachada anterior. Não tivemos permissão de entrar e fotografar o complexo industrial atual. Obtivemos apenas imagens que foram captadas lado externo da Fábrica e arredores.

As casas dos operários obedeciam ao padrão das vilas operárias típicas do início do século XX. Geminadas, com telhado duas águas, com cumeeira paralela ao eixo da rua, corredor lateral, quartos sem iluminação e ventilação natural, alinhadas com o passeio público, sem recuos frontais e laterais.



1. Galpões da Fábrica São Gonçalo. 2. Área da antiga Vila Operaria. Foto: google maps, com edição do autor.



Fábrica Companhia Industrial São Gonçalo – Década de 1950 – Galpões Originais. Fonte: <<http://edlatuanehist.blogspot.com.br/2011/06/relatorio-do-seminario-de-sao-cristovao.html>>



Edifício com Fachada e telhado original da Fábrica São Gonçalo.



Vista do grande vão com cobertura semicircular, alteração nos antigos galpões da Fábrica São Gonçalo. Foto: Suzete Bomfim, 2013.



Últimas unidades da antiga Vila Operária da Fábrica São Gonçalo, todas com alterações de fachada e de planta-baixa. Foto: Suzete Bomfim, 2013.



Antigo Armazém. Foto: Suzete Bomfim, 2013.

Porém, pouco restou da vila operária da Fábrica São Gonçalo, a maioria das casas foi demolida ou teve muitas alterações das características originais.

A vila possuía um armazém geral, que era chamado pelos dirigentes da Fábrica São Gonçalo de “Coooperativa”. Onde os operários compraram itens indispensáveis de primeira necessidade, e ali mesmo deixavam parte do seu salário.

As fábricas construíram seus campos de futebol e fundaram seus times de futebol. Outra atividade patrocinada era o Carnaval, onde os ranchos - como se chamavam os blocos carnavalescos - recebiam tecidos multicoloridos para confecção das fantasias.

Na década de 1940, havia um cinema improvisado numa residência da Rua Pereira Lobo, era o cinema de Otacílio Prado. O cine fabril surgiu no final dessa década. O cine Trianon surge nos anos 1950, destacando-se por suas condições de teatro e equipamentos modernos.

No decorrer das décadas do século XX, São Cristóvão teve prefeitos conhecidos no ambiente fabril. Os mais expressivos foram Lourival Baptista, formado em medicina, que clinicou nas duas fábricas da cidade, até ser eleito em outubro de 1950, e um ex- operário da fábrica São Cristóvão, o Sr. Deoclecio Vieira. Foi no seu governo que a CHESF<sup>37</sup>, entre 1955-1956 se estabeleceu em São Cristóvão, e começou a fornecer energia elétrica para as duas indústrias e as residências de seus operários.

No final de 1958, a fábrica São Gonçalo enfrentou uma séria crise, chegando a parar durante meses, retornando suas atividades no segundo semestre de 1959, já pertencente ao Grupo Votorantim. Seu time de futebol foi desativado, pois seus jogadores foram demitidos. Em 1960 já com nova administração a São Gonçalo contrata uma equipe de assistentes sociais que passam a incentivar práticas comunitárias junto a população da sua vila operária.

A crise atingiu a Cia. Industrial São Gonçalo e mesmo sob o comando de um grupo de São Paulo, paralisou sua cadeia produtiva em 1968. Não houve meio termo, todos os empregados foram demitidos, ficando uma pequena equipe para cuidar da

37 Companhia Hidroelétrica do São Francisco.



manutenção e conservação do prédio.<sup>38</sup>

Além da crise econômica e política que o país atravessava, os problemas técnicos das fábricas se sobressaíram. Não havia matéria-prima de qualidade, o algodão deixava muito a desejar. O maquinário totalmente obsoleto não dava condições de competitividade com demais fábricas de Aracaju e, principalmente, com as grandes do Nordeste, já assistidas pela SUDENE.<sup>39</sup>

Muitas famílias deixaram a cidade. Alguns dos seus operários, através de uma disputa sindical-trabalhista conseguiram a posse das casas da vila como indenização, razão pela qual, muitas das residências sofreram descaracterização ou foram demolidas para construção de novas residências ou empreendimentos comerciais.

### Processo de Implantação das ferrovias

A Estação de São Cristóvão foi construída em 1911, conforme relatório daquele ano, do Ministro da Viação e Obras Públicas, Dr. José Barboza Gonçalves:

*“Foram construídas as estações de Barracão, Itabaianinha, Salgado, Pedrinhas, Boquim, Itaporanga, São Cristóvão, Aracaju, Thebaida, Laranjeiras, a parada de Rita Cacete, 15 casas de turma e um açude em Gerú.”*<sup>40</sup> E então, inaugurada em 24/05/1913.

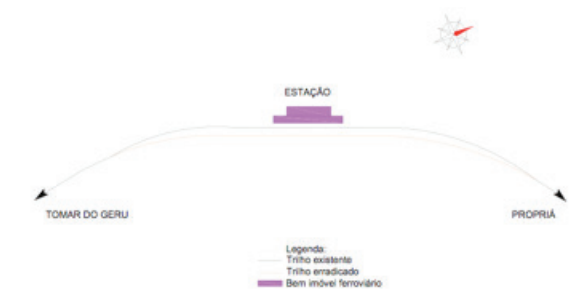
A Estrada de Ferro Timbó Propriá - como era chamado o trecho compreendido entre a Estação de Timbó, na Bahia, e a Estação de Propriá, em Sergipe, às margens do Rio São Francisco teve três inaugurações. O primeiro trecho, entre Timbó e Aracaju, foi inaugurado em 26 de maio de 1913. O segundo Aracaju a Rosário do Catete, em 22 de março de 1914 e, o último até Propriá, no dia 6 de agosto de 1915.

A partir de 1913, com a inauguração da Estação Ferroviária, desenvolveu-se o setor industrial no município de São Cristóvão: novas fábricas se instalam no interior e na sede e a população cresceu.<sup>41</sup>

Pelos relatórios da VFFLB, há informações sobre reparos nessa estação, mas não há referências sobre construção de uma nova. O próprio nome, escrito em sua fachada “S. Christovão”, grafado com “H”, indica que a edificação não foi substituída. A tipologia arquitetônica é também a mesma que predominava



Vista da Estação Ferroviária no contexto urbano.



Implantação da Estação ferroviária em São Cristóvão.

Essa peguei do word e está ruim!

38 SILVA, José Lúcio Batista. *O surgimento da indústria e do operariado têxtil em São Cristóvão (1912-1935)*. São Cristóvão, 200. Monografia (Licenciatura em História - DHI), Universidade Federal de Sergipe. p. 30-40

39 SILVA FILHO, José Thiago da. *São Cristóvão: de polo industrial a polo turístico*. Revista dos Municípios. Aracaju, 2002, p. 237-238.

40 Relatório apresentado ao Presidente dos Estados Unidos do Brasil, pelo Ministro do Estado da Viação e Obras Públicas, Dr. José Barboza Gonçalves. No ano de 1911. p. 145-148.

41 Idem.



no início do século XX. Ao observar as plantas e relatórios da extinta RFFSA<sup>42</sup>, é possível afirmar que provavelmente não foram construídas em São Cristóvão edificações como a Casa de agente ou a Casa de turmas, pela grande proximidade com as cidades de Rita Cacete e Aracaju, que possuíam complexos ferroviários mais amplos.



Ponte Santa Cruz. Fonte: <<http://thiagofragata.blogspot.com.br/2013/08/de-sao-cristovao-ao-rio-comprido-x.html>>

As memórias de Serafim Santiago<sup>43</sup> sugerem que, até princípios do século XX, a instalação da ferrovia provocou drásticas mudanças na paisagem da cidade. Uma delas pode ter sido a mutilação de uma secular ladeira, em princípios de 1910. A Cidade Baixa era mutável e de grande movimento na zona comercial. O destaque dessa área era a Estação Ferroviária de São Cristóvão e a Ponte Santa Cruz “de pedra e cal”, que passou por reformas ainda na primeira metade do século XIX, durante a administração do então presidente Manuel Clemente Cavalcanti de Albuquerque<sup>44</sup> (1798-1826). Outra restauração importante na Ponte Santa Cruz foi realizada, ao que tudo indica, nas primeiras décadas do século XX. Segundo Serafim Santiago, a ponte atualmente é ocultada pelo avanço de ocupações irregulares nas margens do Paramopama. Rio e ponte estão espremidos entre prédios residenciais e comerciais da “caótica” Cidade Baixa.

Seu livro também faz referência à “*colossal fábrica de tecidos à margem direita do rio Paramopama*”, que, “*sob a direção de abastados capitalistas que se associaram com a firma Andrade Chaves e Cia., teve o assentamento da primeira pedra no dia 14 de agosto de 1912*”. O sentimento da população local foi traduzido por ele como “*ante a inauguração daquela fábrica, fato que representava a interrupção da decadência paulatina da pitoresca cidade*”.

42 RFFSA -REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA - RFFSA - era uma sociedade de economia mista integrante da Administração Indireta do Governo Federal, vinculada funcionalmente ao Ministério dos Transportes. A RFFSA foi criada mediante autorização da Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957, pela consolidação de 18 ferrovias regionais, com o objetivo principal de promover e gerir os interesses da União no setor de transportes ferroviários. Durante 40 anos prestou serviços de transporte ferroviário, atendendo diretamente a 19 unidades da Federação, em quatro das cinco grandes regiões do País, operando uma malha que, em 1996, compreendia cerca de 22 mil quilômetros de linhas (73% do total nacional).

43 SANTIAGO, Serafim. Anuario Christovense... São Cristóvão: Editora UFS, 2009.

44 Conforme Maria Thetis Nunes, “conhecendo o quanto o progresso econômico sergipano estava na dependência de estradas para o escoamento da produção agrícola, especialmente a açucareira, [o presidente] planificou e construiu algumas, e também pontes, reedificando a que cruzava o rio Paramopama”. Nunes, 2000, p. 141.



e da apatia que dominava os seus habitantes". E estimulado por matérias veiculadas pela imprensa da época, Santiago registrou que, graças a inauguração da fábrica, "o cristovense já não descrê de si, nem se sentirá amesquinhado em face dos filhos da outra parte, porque se transformou graças ao milagre da indústria, neste gigante do presente - o operário". (...) No seio de sua própria cidade, sem se afastar do remanso de suas ilusões e afetos, [o cristovense] encontra o trabalho que traz o conforto, regeneração e bem estar." Interessante perceber o efeito causado pela "chegada do progresso" na autoestima da população de São Cristóvão. Quando a cidade foi destituída da condição de capital do Estado em 1855, passou por um longo processo de decadência. A chegada da Fábrica e da Ferrovia representava a melhora econômica e a chance de sair da estagnação.<sup>45</sup>

Pouco restou do patrimônio ferroviário na cidade, a Estação São Cristóvão estava em estado regular de conservação na década de 1980 e residia ali o ferroviário João Carlos Rodrigues, conservador de via permanente. Posteriormente, o local foi utilizado como almoxarifado da RFFSA. Em 1992, a edificação foi totalmente reformada para a circulação do "Trem Turístico". Contudo, o trem, que teve viagem inaugural em 19.06.1992 e saía de Aracaju, passando por São Cristóvão e Itaporanga, de acordo com o funcionário da Ferrovia Centro Atlântica Suedilson Costa Nascimento, transitou apenas entre 1992 e 1994.

O Trem turístico era administrado pela EMSETUR e foi um acordo realizado entre o então Governador João Alves Filho, a RFFSA e a EMBRATUR. Quando terminou o mandato do governador, em 1994, o roteiro foi descontinuado.

De 2006 até 2012, funcionava no antigo prédio da Estação ferroviária, um terminal de integração, de onde chegavam e partiam ônibus para Aracaju e povoados próximos, como Rita Cacete. Embora a rodoviária de São Cristóvão esteja a menos de 100 metros, os terminais estariam separados por questões políticas.

Atualmente a Estação está sem nenhum tipo de uso e seu estado de conservação é ruim - conforme imagens das fichas de levantamento fotográfico. Porém, existe um projeto em andamento no IPHAN para recuperação da Estação e seu entorno.

Veremos mais detalhadamente as características gerais dos edifícios do Patrimônio Industrial da cidade nas fichas de levantamento fotográfico e iconográfico a seguir.

#### RESTAURAÇÃO DOS PRÉDIOS DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA E CAPELINHA E REQUALIFICAÇÃO URBANÍSTICA DE SUA ESPLANADA

ÓRGÃO RESPONSÁVEL	Ministério da Cultura
EXECUTOR	Estado
UNIDADE FEDERATIVA	SE
MUNICÍPIO(S)	SÃO CRISTÓVÃO
OBSERVAÇÃO	Valor não divulgado em razão da possibilidade de uso do Regime Diferenciado de Contratação - RDC.
ESTÁGIO	Ação Preparatória
DATA DE REFERÊNCIA	30 de Abril de 2014

Fonte: <[www.pac.gov.br](http://www.pac.gov.br)>

45 SANTIAGO, Serafim. p. 77-79, 108, 109, 117-120, 135.





## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - SÃO CRISTÓVÃO

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 01: FÁBRICA TÊXTIL SAN CHISTOVAM



### OBSERVAÇÕES

**Identificação:** Galpões da antiga fábrica San Chistovam, atualmente é sede da empresa "intergriffe's" e passou por algumas adaptações, mas mantém as características originais da fachada.

**Data de construção:** 1912.

**Características gerais:** Fábrica com amplos galpões, com frontão acompanhando a estrutura metálica circular da cobertura, e uma marcação na "cimalha" que dá ritmo a fachada. Platibanda com detalhes em alto relevo com motivos geométricos, característicos da influência Art-Deco.

**Tipo de cobertura:** Estrutura e telhas metálicas em formato semicircular.

**Interior:** Sem acesso

**Estado de conservação:** Bom

**Proteção existente:** Nenhuma



PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - SÃO CRISTÓVÃO

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 01: FÁBRICA TÊXTIL SAN CRISTOVAM



*Detalhes da fachada frontal. Foto: Suzete Bomfim, 2013.*



*Detalhes da fachada frontal. Foto: Suzete Bomfim, 2013.*



*Vista Geral dos Galpões. Foto: Suzete Bomfim, 2013.*



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - SÃO CRISTÓVÃO

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 02: FÁBRICA SÃO CRISTÓVÃO - VILA OPERÁRIA - TIPOLOGIA 01



### OBSERVAÇÕES

**Identificação:** Primeiras casas da vila operária.

**Data de construção:** Década de 1910.

**Características gerais:** Casas geminadas, no alinhamento da rua, com vista para os muros da fábrica. Construída em alvenaria de tijolos. Os detalhes na fachada são discretos, como apliques decorativos (volutas ou arranjos florais) nas cercaduras das portas e janelas. A platibanda é em linha reta, com cimalha em relevo. Cada casa possuía uma porta e duas janelas, plantas típicas do período colonial com corredor lateral. As fachadas sofreram descaracterização ao longo do tempo, como fechamento de algumas portas e janelas, substituição de esquadrias por cobogós, etc.

**Interior:** Sem acesso

**Estado de conservação:** Ruim

**Proteção existente:** Nenhuma



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - SÃO CRISTÓVÃO

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 02: FÁBRICA SÃO CRISTÓVÃO - VILA OPERÁRIA - TIPOLOGIA 01



Vila Operária – Tipologia 01. Foto Suzete Bomfim, 2013.



Vila Operária – Tipologia 01. Foto Suzete Bomfim, 2013.



Detalhe de uma das fachadas. Casa abandonada depois de sofrer varias intervenções. – Tipologia 01. Foto Suzete Bomfim, 2013.



Vila Operária – Tipologia 01. Foto Suzete Bomfim, 2013.



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - SÃO CRISTÓVÃO

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 03: VILA OPERÁRIA - SAM CHISTOVAM - TIPOLOGIA 2



### OBSERVAÇÕES

**Identificação:** Segunda tipologia encontrada na antiga vila operaria da Fábrica Sam Christóvam.

**Data de construção:** Meados da década de 1920.

**Características gerais:** Casas geminadas de ambos os lados, com afastamento frontal ao longo da via. Planta linear típica do período colonial. Ambientes sem iluminação e ventilação natural. Telhados unidos formados por duas águas em telha de barro com cumeeira paralela ao eixo da rua. Fachada com apenas uma porta e duas janela, dispostas assimetricamente, e sem elementos decorativos. Algumas edificações estão descaracterizadas.

**Tipo de cobertura:** Telhados unidos formados por duas águas em telha de barro com cumeeira paralela ao eixo da rua.

**Interior:** Sem acesso

**Estado de conservação:** Regular

**Proteção existente:** Nenhuma



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - SÃO CRISTÓVÃO

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 03: VILA OPERÁRIA - SAM CHISTOVAM - TIPOLOGIA 2



*Algumas casas sofreram alterações no seu aspecto original, como grades nos muros baixos, mudança no desenho das janelas e aplicação de revestimento cerâmico na fachada. Foto: Suzete Bomfim, 2013.*



*Algumas casas mantiveram seu aspecto original. Foto: Suzete Bomfim, 2013.*



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - SÃO CRISTÓVÃO

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 04: VILA OPERÁRIA - SAM CHISTOVAM - TIPOLOGIA 03



### OBSERVAÇÕES

**Identificação:** Terceira tipologia encontrada na antiga vila operaria da Fábrica Sam Christóvam.

**Data de construção:** Meados da década de 1920.

**Características gerais:** Casas térreas, geminadas de ambos os lados, no alinhamento da rua. Planta linear típica do período colonial. Ambientes sem iluminação e ventilação natural. Telhados unidos formados por duas águas em telha de barro com cumeeira paralela ao eixo da rua. Fachada com apenas uma porta e duas janelas, dispostas assimetricamente, sem elementos decorativos. Algumas edificações estão descaracterizadas.

**Tipo de cobertura:** Telhados unidos formados por duas águas em telha de barro com cumeeira paralela ao eixo da rua.

**Interior:** Sem acesso

**Estado de conservação:** Regular

**Proteção existente:** Nenhuma



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - SÃO CRISTÓVÃO

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 04: VILA OPERÁRIA - SAM CHISTOVAM - TIPOLOGIA 03



*Algumas casas com descaracterização da fachada original.  
Foto: Suzete Bomfim, 2013.*



*Algumas casas com descaracterização da fachada original, como aplicação de revestimento cerâmico. Foto: Suzete Bomfim, 2013.*



*Lado direito: casas da tipologia 03. Lado esquerdo: casas da tipologia 02 (ficha anterior) . Foto: Suzete Bomfim, 2013.*





## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - SÃO CRISTÓVÃO

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 05: VILA OPERÁRIA - SAM CHISTOVAM - TIPOLOGIA 04



### OBSERVAÇÕES

**Identificação:** Quarta tipologia encontrada na área da Vila Operária da antiga Fábrica Sam Chistovam.

**Data de construção:** Meados da década de 1920.

**Características gerais:** Casas geminadas de ambos os lados. Ambientes sem iluminação e ventilação natural. Telhados unidos formados por duas águas em telha de barro com cumeeira paralela ao eixo da rua. Fachada com apenas uma porta e uma janela, sem elementos decorativos na fachada. Algumas edificações estão descaracterizadas, principalmente por aplicação de revestimento cerâmico na fachada.

**Tipo de cobertura:** Telhados unidos formados por duas águas em telha de barro com cumeeira paralela ao eixo da rua.

**Interior:** Sem acesso

**Estado de conservação:** Regular

**Proteção existente:** Nenhuma



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - SÃO CRISTÓVÃO

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 06: VILA OPERÁRIA - SAM CHISTOVAM - TIPOLOGIA 5



## OBSERVAÇÕES

**Identificação:** Quinta tipologia encontrada na vila Operaria. Casa para operários mais especializados, possui área maior e fachada mais elaborada.

**Data de construção:** Meados da década de 1930.

**Características gerais:** Casa térrea, assimétrica, construída no alinhamento da rua, com duas janelas e uma porta. Possui uma marcação vertical em relevo que separa as janelas da porta. Detalhes apenas em alto e baixo relevo com motivos geométricos.

**Tipo de cobertura:** Sem acesso

**Interior:** Sem acesso

**Estado de conservação:** Regular

**Proteção existente:** Nenhuma, atualmente propriedade particular.



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - SÃO CRISTÓVÃO

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 07: CRECHE DA VILA OPERÁRIA - SAM CHISTOVAM.



### OBSERVAÇÕES

**Identificação:** Antiga creche para filhos dos operários da fábrica Sam Christovam, atualmente ainda é usada como creche.

**Data de construção:** Meados da década de 1910, período posterior a inauguração da fábrica.

**Características gerais:** Casa térrea, com recuo frontal e lateral, não está no alinhamento da rua e tem um muro de proteção para separar a casa do passeio público. Fachada com algumas aplicações em alto relevo, alguns de ornatos e cobertura em várias águas - telhado aparente. Volumetria composta e acesso principal marcado por um pequeno terraço com duas pilastras.

**Tipo de cobertura:** Telhados unidos formados por três águas em cada volume da casa, com estrutura de madeira e em telha de barro com cumeeira perpendicular ao eixo da rua.

**Interior:** Sem acesso

**Estado de conservação:** Regular

**Proteção existente:** Nenhuma



PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - SÃO CRISTÓVÃO

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 07: CRECHE DA VILA OPERÁRIA - SAM CHISTOVAM.



Detalhe das fachadas. Foto: Suzete Bomfim, 2013.



Detalhe da cobertura. Foto: Suzete Bomfim, 2013.



Ao lado direito da creche vemos a vila operaria da tipologia 01. Foto: Suzete Bomfim, 2013.



Ao lado esquerdo da creche vemos os galpões da Fábrica. Foto: Suzete Bomfim, 2013.



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - SÃO CRISTÓVÃO

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 08: ANTIGO CLUBE DA FÁBRICA SAM CHRISTOVAM



### OBSERVAÇÕES

**Identificação:** Antigo Clube da Fábrica Sam Christovam. Atualmente é sede da Liga SamCristivense de Desporto".

**Data de construção:** Sem data.

**Características gerais:** Casa térrea, construção simples. Fachada com apenas uma porta e uma janela, sem elementos decorativos na fachada. Apenas uma abertura com cobogós para iluminação e ventilação, sem janelas.

**Tipo de cobertura:** Estrutura simples de madeira com telhados unidos formados por duas águas em telha de cerâmica com cumeeira paralela ao eixo da rua.

**Interior:** Sem acesso

**Estado de conservação:** Regular

**Proteção existente:** Nenhuma



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - SÃO CRISTÓVÃO

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 09: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SÃO CRISTÓVÃO.



## OBSERVAÇÕES

**Identificação:** Estação Ferroviária de São Cristóvão.

**Data de construção:** Construção em 1911 e inauguração em 1913.

**Características gerais:** Tal tipologia de Estação predominou no início do século XX no Estado de Sergipe. Edificação de um pavimento, construída em alvenaria de tijolos, alvenaria de pedra para o embasamento. Planta retangular, com cinco portas de abertura duas folhas, uma grande janela em uma das fachadas. Tal Estação não possui os demais edifícios de um complexo ferroviário, pois fica muito próximo das Estações de Aracaju e Rita Cacete, que possuem a infraestrutura de apoio operacional e Casas de agente e casas de turma.

**Tipo de cobertura:** Estrutura de madeira, telhado em formato duas águas com telha cerâmica, cumeeira paralela ao eixo da rua, com extensão maior do beiral para abrigar os passageiros.

**Interior:** No período da visita, edifício com portas e janelas abertas, usado por moradores de rua e animais. Paredes com rachaduras e eflorescências, estrutura do telhado de madeira aparente.

**Estado de conservação:** Regular/Ruim.

**Proteção existente:** Existe um projeto em andamento no IPHAN para recuperação da Estação e seu entorno.



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - SÃO CRISTÓVÃO

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 09: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SÃO CRISTÓVÃO.



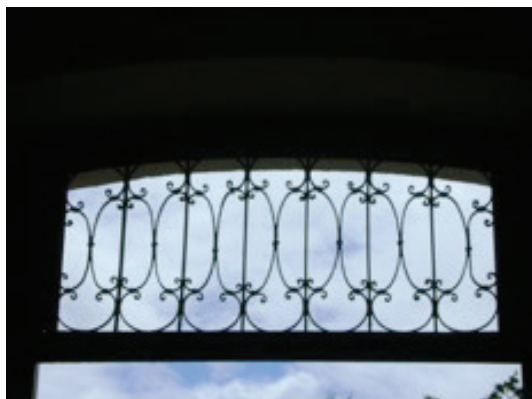
Fachada Nordeste, grande janela de madeira inserida simetricamente, abaixo do nome da Estação. Foto: Suzete Bomfim, 2013.



Detalhe da cobertura por beiral de estrutura de madeira e telha cerâmica tipo colonial. Foto: Suzete Bomfim, 2013.



Plataforma de espera dos passageiros e sua cobertura por beiral de estrutura de madeira e telha cerâmica tipo colonial. Trilhos paralelos à Estação. Foto: Suzete Bomfim, 2013.



Detalhe da bandeira das portas da Estação. Foto: Suzete Bomfim, 2013.



Detalhe da fachada Sudoeste com o nome da Estação. Foto: Suzete Bomfim, 2013.







Mapa de Localização de Maruim no Estado de Sergipe.  
Fonte: < [www.wikipedia.org/sergipe\\_municipios\\_maruim](http://www.wikipedia.org/sergipe_municipios_maruim) >



Casa-Grande do Engenho de Pedras, em Maruim. Depois se transformou em Usina. Atualmente abandonada. Fonte: <http://sergipeempresa.blogspot.com.br/2010/07/o-engenho-pedras.html>



A senzala do Engenho de Pedras, em Maruim, não era do modelo tradicional, eram pequenas casas geminadas, que permitiam separação por família. Atualmente, existem moradores que trabalham para a Usina existente na fazenda do atual proprietário. Fonte: <http://sergipeempresa.blogspot.com.br/2010/07/o-engenho-pedras.html>



Casas encontradas na Fazenda, próximas às senzalas, fachada com características do ecletismo, e terraço lateral, sugerem que a construção seja de meados de 1930/1940 quando o Engenho se transformou em Usina. Fonte: <http://sergipeempresa.blogspot.com.br/2010/07/o-engenho-pedras.html>

### 4.3 - MARUIM

O primeiro povoamento da região, Mombaça, se deu no encontro das águas do rio Sergipe e do rio Ganhamoroba, onde muitos se encontravam para esperar a embarcação no "Porto das Redes", a antiga Alfândega de Sergipe. A povoação de Maruim passou então a se localizar às margens. O português Manoel Rodrigues de Figueiredo permitiu que as pessoas construíssem suas casas dentro de suas terras, no Engenho Maruim de Baixo.

Outro português, José Pinto de Carvalho, construiu um grande armazém (trapiche) para negociar o açúcar das terras de Manoel Rodrigues. Maruim chegou a ter cerca de 15 engenhos, sendo a maior parte das terras de cultivo de cana-de-açúcar pertencentes a portugueses. A crescente produção de açúcar de boa qualidade nas terras pretas do massapê fez Maruim figurar entre os centros urbanos destacados na Província.

O Engenho de Pedras se destacou por atravessar diversas fases da economia açucareira. Foi considerado um dos mais importantes em Sergipe. No fim do século XIX, ser proprietário de um engenho ainda significava ter prestígio social e por isso inúmeras disputas foram travadas entre herdeiros pela posse das terras, resultando em uma fragmentação dos engenhos. Entre muitas disputas pela herança nos testamentos que marcaram a história desde engenho. Seu



primeiro proprietário foi o coronel Manuel Rolemberg de Azevedo, de família holandesa, em 1823. Sendo que os quatro engenhos vizinhos, de menor porte, teriam também sido dirigidos pelos descendentes desse importante coronel, através de alianças políticas e familiares.<sup>1</sup>

A Lei Provincial nº374, de 05 de maio de 1854, elevou Marum à categoria de cidade, em parte, por ser um importante centro da indústria açucareira. No início do século XX, era o município de maior arrecadação no estado. A força econômica de Marum chamou a atenção de vários países, que ali instalaram seus consulados em 1850, entre os quais destacamos Alemanha, Suécia, Portugal, Inglaterra, Áustria e Noruega. No final do século XIX, indústrias do município tinham filiais em outros estados, e em muitos países da Europa. Países como Alemanha,



Praça da Igreja Matriz de Marum. Foto: Suzete Bomfim, 2013.



Casarão na esquina da "Rua das Pedras". Foto: Suzete Bomfim, 2013.



Casario da "Rua das Pedras". Foto: Suzete Bomfim, 2013.



Antigo Armazém, "Rua das Pedras". Foto: Suzete Bomfim, 2013.

1 ALMEIDA, Maria da Gloria Santana de. *O Engenho Pedras: uma unidade em Sergipe*. VIII. Simpósio da ANPHU. Aracaju, 1975. p. 6



Detalhe do Casario da "Rua das Pedras". Foto: Suzete Bomfim, 2013.



Casa abandonada. da "Rua das Pedras". Foto: Suzete Bomfim, 2013.

Inglaterra e França mantinham comércio regular com firmas localizadas em Maruim, tais como a Casa Inglesa, Schramm e Cia, A. Fonseca, A Casa Cruz, Maynard e Irmãos, e Soares & Prado.<sup>2</sup>

Os portugueses dominavam a cultura de cana-de-açúcar, mas logo chegaram alemães, italianos, ingleses e suíços. Assim, a população local convivia com estrangeiros, tais como a família Sharham, que organizou um pequeno Museu de História Natural, e Eduardo Wien, mais tarde Wynne, Vice Cônsul da Suécia e da Noruega.

Notamos a época de prosperidade da região ainda hoje percorrendo o centro histórico e observando a arquitetura presente, com influências do ecletismo, muito usual no final do séc. XIX e início do séc. XX.

### Processo de Implantação Industrial

A família do alemão Otto Schramm foi a pioneira no processo de utilização do algodão e, em 1869, montou o maior descaroador da Província em Maruim. A fábrica era movida a vapor e descarocava 600 arrobas de algodão por dia. A mão de obra era praticamente toda escrava.

Segundo Souza, Otto era um homem de mentalidade progressista e contribuiu para impulsionar a economia em Maruim, criando um setor de crédito, sendo então a primeira casa bancária



Fachada descaracterizada, com fechamento dos antigos balcões e aplicação de cerâmica 10x10, evidenciando a diferença de tipos de revestimento ao longo dos anos. Uso atual: Sorveteria. Praça Matriz. Foto: Suzete Bomfim, 2013.



Atual Mercado Municipal, bem próximo ao complexo fabril. Foto: Suzete Bomfim, 2013.

<sup>2</sup> SOUZA, Antônio Lindvaldo. *Anos de prosperidade e mudanças: a sociedade do açúcar e a necessidade de uma nova capital*. Temas de História de Sergipe II. São Cristóvão: Universidade Federal de Sergipe/CESAD, 2010. p. 15



de Sergipe. Por causa dos Schramm, cerca de 30 alemães vieram para Maruim, onde fundaram uma colônia. Além de comerciantes, vieram médicos, como Richard, Axemfleder, Uachter, e trabalhadores rurais. Ainda hoje, percebe-se a influência alemã em diversos aspectos econômicos, políticos, sociais e culturais.<sup>3</sup>

A presença da família Sharamm e de diversos outros estrangeiros dinamizou a vida maruimense. Em 1877, foi fundado o Gabinete de Leitura pelos cidadãos João Rodrigues da Cruz, Dr. Thomaz



1. Complexo ferroviário, local da antiga Estação, Casa do Agente, Caixa d'Água e Escritório; 2. Centro Histórico, "Rua das Pedras" que dá acesso à Praça Central com a Igreja Matriz; 3. Região da Fábrica e antigo complexo fabril, onde havia vila operária e demais edifícios. Foto: Google Maps com edição do autor.



Prefeitura Municipal. Foto: Suzete Bomfim, 2013.



Gabinete de Leitura. Foto: Suzete Bomfim, 2013.

<sup>3</sup> SOUZA, Antônio Lindvaldo. *Anos de prosperidade e mudanças: a sociedade do açúcar e a necessidade de uma nova capital*. Temas de História de Sergipe II. São Cristóvão: Universidade Federal de Sergipe/CESAD, 2010.



Ocupação na beira do rio, por pessoas em condições de extrema pobreza, distante 200m da entrada principal da Fábrica. Foto: Suzete Bomfim, 2013.



1. Região ocupada por casas em situação irregular ao lado dos galpões da atual Fábrica XXX; 2. Fábrica com galpões e prédios administrativos; 3. Área da antiga Vila Operária, hoje demolida; 4. Área hoje tomada por palafitas na beira do rio por moradores de situação de extrema pobreza; 5. Campo de Futebol. Foto: Google Maps com edição do autor.

Rodrigues da Cruz, Robert Brow, vice-cônsul da Grã-Bretanha, e outros. Essa instituição foi por muitos anos um centro de consultas bibliográficas e ponto de encontro de intelectuais.

O Gabinete funcionava como biblioteca e centro cultural, estimulando o surgimento de poetas e escritores na própria cidade. Passaram por ela milhares de leitores, conferencistas, políticos, administradores, intelectuais.

No início do século XX, foi montada a primeira Escola de Comércio de Sergipe, a Fundação Cruz. Contabilidade era uma disciplina obrigatória. Envolta da força comercial e industrial, Maruim era um dos pólos de educação e cultura de Sergipe. A cidade teve 21 jornais, a maioria literários, de 1862 a 1936.<sup>4</sup>

A primeira fábrica de tecidos de Sergipe foi fundada em Maruim, em 1882, por João Rodrigues da Cruz, comerciante que desenvolvia atividades de exportação e importação. Sob a denominação de Fábrica Cruz & Cia, tal fábrica mantinha 60 teares em movimento e 170 operários, que trabalhavam cerca de 12 horas por dia. Sua produção constava de brins, cetim, bulgariana, algodãozinho, estopa e, principalmente, sacos para a embalagem do açúcar.<sup>5</sup>

### Processo de implantação das Ferrovias

A Estação de Maruim aparece pela primeira vez nas estatísticas da Estrada de Ferro no ano de 1914. Foi inaugurada em 22 de março de 1914. Na fachada da Estação estava escrito "Maroim".

Maruim é um caso a parte em relação à história ferroviária em Sergipe. É o único lugar, na linha Sergipe, em que há referências de decadência comercial com a chegada dos trilhos férreos. Maria Lúcia Marque Cruz e Silva, no livro *Inventário Cultural de Maruim*, escreveu:

*"Provavelmente o decréscimo da importância econômica*

4 CRUZ e SILVA, Maria Larques. *Inventário Cultural de Maruim*. Edição comemorativa aos 140 anos de emancipação política da cidade. Aracaju: Secretaria Especial de Cultura, 1994. pg. 21-23

5 Idem pg. 24



de Maruim começou a partir de 1914, quando da passagem da linha férrea Aracaju-Propriá, isso é o que atesta o depoimento de pessoas da época. Antes de ser inaugurado o ramal ferroviário, Maruim era o maior centro comercial distribuidor de Sergipe. Importava mercadorias dos municípios adjacentes do norte do estado em comboios de animais. Para eles exportava, como para todo o estado, mercadorias adquiridas nos diversos estados e em países estrangeiros, recebidas do Porto de Aracaju e daí transportava por via fluvial em saveiros. Naquela época, os navios mercantes à vela (nacionais e estrangeiros) iam bem perto da cidade, até o lugar denominado Porto das Redes, desembarcar mercadorias (máquinas, bacalhau,

charque do Rio da Prata, farinha de trigo em barricas, manteiga em barricas, bebidas, tecidos, cravo, canela, etc) e receber açúcar que transportava diretamente para o exterior. Segundo se afirma, a Schramm e Cia. exportava açúcar diretamente para a Alemanha. As firmas comerciais grossistas de Maruim tinham viajantes que percorriam todo o estado.”<sup>6</sup>

Com a construção da ferrovia, fretes mais baixos e transporte mais rápido, os exportadores e importadores passaram a usar o trem para transportar mercadorias, indo diretamente para Aracaju, sem fazer intercâmbio com Maruim. A cidade começou a declinar ainda mais em 1933, com a inauguração da ponte em arco sobre o Rio Sergipe.



1. Reservatório de água de apoio à antiga Estação; 2. Antiga vila operária e demais casas de ocupação irregular; 3. Área da antiga Estação e Garagem (demolidos) e Casa do Agente. Foto: Google Maps com edição do autor.

6 CRUZ E SILVA, Maria Lúcia Marques. *Inventário Cultural de Maruim*. Edição comemorativa aos 140 anos de Emancipação política da cidade. Aracaju: Secretaria Especial de Cultura, 1994. pg. 101-112



Guarita de acesso e entrada principal. Atualmente a Fábrica está em funcionamento, ColorTextil Nordeste LTDA. Foto: Suzete Bomfim, 2013.



A Estação de Maruim em 1956. Foto: da Enciclopédia dos Municípios Brasileiros, IBGE, 1958.



Antiga Estação de Maruim em 2004. Fonte: Fotografia da sessão de patrimônio da extinta RFFSA – Salvador



*Casa de Agente – Abandonada e onde havia o edifício da antiga estação de trem, construções de casas em situação irregular. Foto: Suzete Bomfim, 2013.*



*Ponte sobre o Rio Sergipe. Foto: Suzete Bomfim, 2013.*

Algumas anotações da extinta RFFSA indicam que, em 1973, a Estação já estava fechada. Em planta deste ano, nota-se que o pátio da Estação tinha também uma casa de agente, uma caixa d'água e um tanque. A casa do agente foi construída antes de 1939, pois consta no relatório da VFFLB que ela passou por reparos naquele ano.

Em 1982, morava na edificação o ferroviário Antonio Gomes da Silva, conservador de via permanente. A casa estava em péssimo estado de conservação. Neste ano, o engenheiro Sérgio Marchesini escreveu que a Estação estava em ruínas e que o material poderia ser aproveitado. As Estações de Maruim, Carmópolis, Japaratuba e Batinga possuíam a mesma planta-baixa, mesma tipologia e dimensões.

Em 1998, a casa de agente foi alienada com objetivo de venda, mas não foi encontrado o registro da aquisição deste imóvel.

O conjunto ferroviário local é acessado indiretamente por estrada de terra a partir da BR-101, estando fora da área de maior concentração urbana da cidade, a qual se encontra a 600 metros, do lado oposto da rodovia. Trata-se de uma área com características rurais, ocupada por construções simples e térreas de uso residencial, erguidas em alvenaria ou pau-a-pique. Tais construções repetem-se mais próximas da antiga Estação, da antiga garagem do auto de linha, da casa do agente, todas eram situadas lado a lado e paralelamente à linha. A antiga área de implantação da Estação encontra-se ocupada hoje por três casas em alvenaria, onde moram famílias não identificadas.

Veremos mais detalhadamente as características dos edifícios do patrimônio industrial da cidade nas fichas de levantamento fotográfico e icnográfico a seguir.



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - MARUM

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 01: ANTIGA FÁBRICA CRUZ&amp;CIA, ATUAL COLORTEXTIL NORDESTE LTDA.



## OBSERVAÇÕES

**Identificação:** Galpões da Antiga Fábrica Cruz & Cia, atualmente é sede da empresa Colortextil Nordeste LTDA., e passou por algumas adaptações, mas mantém as características originais das fachadas.

**Data de construção:** 1882

**Características gerais:** Fábrica com amplos galpões, com frontões na fachada principal, platibanda recortada geometricamente, com detalhes em alto e baixo relevo, algumas volutas características da influência do Eclétismo. Demais fachadas com platibanda reta, cobrindo a atual cobertura em estrutura metálica semicircular.

**Tipo de cobertura:** Estrutura e telhas metálicas em formato semicircular.

**Interior:** Piso cimentado, fábrica em funcionamento.

**Estado de conservação:** Bom

**Proteção existente:** Nenhuma





## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - MARUM

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 01: ANTIGA FÁBRICA CRUZ&CIA, ATUAL COLORTEXTIL NORDESTE LTDA.



*Vista Geral dos Galpões.  
Foto: Suzete Bomfim, 2013.*



*Detalhes da fachada frontal, platibanda recortada geometricamente, com detalhes em alto e baixo relevo, algumas volutas características da influência do Eclétismo. Foto: Suzete Bomfim, 2013.*



*Vista interna de um dos galpões. Estrutura e telhas metálicas em formato semicircular. Foto: Suzete Bomfim, 2013.*



*Vista interna de um dos galpões – linha de produção. Estrutura e telhas metálicas em formato semicircular. Foto: Suzete Bomfim, 2013.*



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - MARUM

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 02: ANTIGA VILA OPERÁRIA DE MARUM



## OBSERVAÇÕES

**Identificação:** Casas da vila operária da fábrica Cruz&Cia.

**Data de construção:** Final do séc. XIX, provavelmente construída no mesmo período de instalação da Fábrica em 1882.

**Características gerais:** Casas geminadas, no alinhamento da rua. Construída em alvenaria de tijolos. Os detalhes na fachada são discretos, como apliques decorativos discretos em alto relevo nas cercaduras das portas e janelas. A vila foi demolida.

**Interior:** Demolido.

**Estado de conservação:** Demolido.

**Proteção existente:** Nenhuma



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - MARUIM

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 03: ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE MARUIM.



Fonte: Inventário Cultural de Maruim. Pg.320

### OBSERVAÇÕES

**Identificação:** Estação Ferroviária de Maruim.

**Data de construção:** Inauguração em 1913.

**Características gerais:** Tal tipologia de Estação predominou no início do século XX no Estado de Sergipe. Edificação de um pavimento, construída em alvenaria de tijolos, alvenaria de pedra para o embasamento. Planta retangular, com cinco portas de abertura duas folhas, uma grande janela em uma das fachadas. Alguns detalhes em alto relevo marcavam o frontão triangular. A Estação foi demolida.

**Tipo de cobertura:** Estrutura de madeira, telhado em formato duas águas com telha cerâmica, cumeeira paralela ao eixo da rua, com extensão maior do beiral para abrigar os passageiros.

**Interior:** Demolida.

**Estado de conservação:** Demolida.

**Proteção existente:** Nenhuma



Edifício da Estação já em ruínas, foto de um relatório em 1982. Foto: Arquivo da RFFSA – Salvador.



Área onde havia a plataforma e a estação, hoje demolida, tomada por ocupações irregulares. Foto: Suzete Bomfim, 2013.



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - MARUM

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 04: CASA DO AGENTE FERROVIÁRIO- COMPLEXO FERROVIÁRIO DE MARUM.



## OBSERVAÇÕES

**Identificação:** Casa do Agente Ferroviário.

**Data de construção:** Sem referência. Provavelmente construída após a inauguração da Estação ferroviária ao lado, em 1914.

**Características gerais:** A casa de uso residencial possui paredes de alvenaria de tijolo maciço, esquadrias de madeira. Fachada assimétrica com duas janelas frontais e uma varanda coberta antes do acesso principal a casa, com abertura de acabamento em arco pleno. O revestimento é de reboco e tinta. Possui alguns detalhes em alto relevo, como a marcação do frontão e do óculo da fachada principal.

**Tipo de cobertura:** Estrutura de madeira e telhados unidos formados por duas águas em telha de cerâmica tipo canal, com cumeeira perpendicular ao eixo dos trilhos.

**Interior:** Pisos cimentados e de ladrilho. Paredes com rachaduras, infiltrações e eflorescências.

**Estado de conservação:** Regular

**Proteção existente:** Nenhuma



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - MARUM

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 04: CASA DO AGENTE FERROVIÁRIO- COMPLEXO FERROVIÁRIO DE MARUM.



*Detalhe da entrada, porta de acesso à sala de madeira, com duas folhas. Portico da entrada em arco pleno. Piso de ladrilho hidráulico. Foto: Suzete Bomfim, 2013.*



*Ao lado esquerdo da Casa do Agente, espaço da antiga Estação, hoje demolida e a área é ocupada irregularmente por famílias não identificadas. Foto: Suzete Bomfim, 2013.*



*Ao lado direito da Casa do Agente, espaço da antiga garagem, hoje é ocupada irregularmente por famílias não identificadas. Foto: Suzete Bomfim, 2013.*





## 4.4 - RIACHUELO

No século XVI, famílias portuguesas chegaram a Sergipe, atraídas pelos vastos campos férteis do interior, e construíram casas-grandes e senzalas. O braço escravo era utilizado no cultivo da cana, nas atividades dos engenhos e nos serviços domésticos. O português Mesquita Pinto chegou com sua família à região da atual cidade de Riachuelo e construiu seu engenho de açúcar, levando a região a ficar conhecida como “Povoado Pintos”.<sup>1</sup>

*“...por volta de 1590, a família do português Mesquita Pinto ocupava a área territorial que abrangia o atual município de Riachuelo, onde constituiu seu engenho de açúcar. (...) em 1603, ocorreu a colonização dos vales dos rios Cotinguiba e Sergipe de forma conjugada com a industrialização da cana-de-açúcar.”<sup>2</sup>*



Mapa de localização de Riachuelo no Estado de Sergipe.  
Fonte: <[www.wikipedia.org/sergipe\\_municipios\\_riachuelo](http://www.wikipedia.org/sergipe_municipios_riachuelo)>

A região, localizada entre os rios Sergipe, Cotinguiba e Jacarecica, tornou-se grande produtora de açúcar, algodão e gado. Devido ao crescimento econômico, principalmente pelo cultivo da cana, o povoado Pintos tornou-se a “Freguesia de Nossa Senhora da Conceição do Riachuelo” em 1872. Dois anos depois, passou a ser a Vila de Riachuelo, mantendo seus limites, e deixando de pertencer a Laranjeiras, que já era cidade desde 1848. Nesta época, com o aumento do poder econômico devido à indústria açucareira, Riachuelo superou os municípios Maruim e Laranjeiras. Por volta de 1875 a região de Riachuelo tinha 35 engenhos. Os principais eram:

RELAÇÃO DE ENGENHOS E SEUS PROPRIETÁRIOS	
ENGENHOS	PROPRIETÁRIOS
ANGICO	MAJOR AGOSTINHO JOSÉ R. GUIMARÃES
ARAÇÁ	JOSÉ VIEIRA DANTAS
BREJO	JOÃO BAPTISTA OLIVEIRA RIBEIRO
BOM JARDIM	FELIPE JOSÉ MENEZES
CÁGADO	ANTÔNIO RABELO LEITE
CANTADOURO	ANTÔNIO FREIRE MESQUITA
CARREGOSA	JOÃO DA COSTA SANTOS
ESCUA	DIONÍZIO BARRETO MENEZES
ESPÍRITO SANTO	JOSÉ FRANCISCO MENEZES SOBRAL
FLOR DA RODA	CEL. JOÃO GONÇALVES FRANCO
JACU	VICENTE FRANCISCO MESQUITA
MATTA	JOSÉ VIEIRA BARRETO
MASSAPÉ	FELIPE FARO MOTTA
LYRA	DR. DIONÍZIO ELEUTÉRIO MENEZES
PENHA	JOAQUIM GONÇALVES FRANCO
PORTO DOS BARCOS	MANOEL ANTÔNIO MORAES
SANTANA	DR. RUFINO OLIVEIRA SAMPAIO
SÃO BENTO	ANNA MARIA LEMOS
SÃO JOSÉ	JOÃO GONÇALVES FRANCO
TANQUE DE MOURA	FELIPE FARO MOTTA
TARTARUGA	JOSÉ FRANCISCO MENEZES SOBRAL
VÁRZEA	JOAQUIM LEITE COSTA BELÉM
VASARINGUI	JOÃO BARBOSA DE OLIVEIRA

FONTE: A VIDA PATRIARCAL DE SERGIPE, DE ORLANDO VIEIRA DANTAS.

*Fonte: Dantas, Orlando Vieira. A Vida Patriarcal de Sergipe.*

1 BEZERRA, Antônio Martins. *Riachuelo passado de riquezas*. Ed. TextoPronto. Aracaju, 2013, p. 44.

2 Idem, p. 46



A nova vila vivia a grande fase da indústria açucareira. Seu poder econômico chegou a ser superior a Maruim e até mesmo a Laranjeiras, tendo no engenho e depois Usina Central de Riachuelo uma das mais importantes do Brasil. Ela pertencia ao influente e progressista Antônio Franco, um dos homens mais importantes que Sergipe já teve. No dia 25 de janeiro de 1890, a vila de Riachuelo, com a implantação da República, passa a ser cidade. O período áureo de grande desenvolvimento de Riachuelo durou até as primeiras décadas do século XX.

O Engenho Central de Riachuelo foi muito importante para a economia da região, posteriormente transformado em Usina, seus proprietários também investiram no setor têxtil. Pesquisadores afirmam que,

*“A instalação de engenhos centrais em Sergipe, no município de Riachuelo, ocorreu em 1888, pela companhia da Paraíba do Norte e Sergipe. Os Engenhos Centrais acabaram por se revelar uma experiência mal sucedida, e vieram a ser substituídos pelas Usinas de cana de açúcar, com maior aporte econômico. (...) Antigas fichas do Engenho Central Riachuelo do Estado de Sergipe, valor de 200 e 2000 réis, peças consideradas bem escassas. Testemunhas do poder econômico que tinham os senhores de engenhos de açúcar no nordeste do Brasil, desde tempos coloniais até meados do séc. XX. Emitiam sua própria moeda, para que circulasse nas cidades que iam aparecendo ao redor das engenhos, alimentadas pela riqueza que eles produziam, e vivendo em função dessa economia. As fichas acabavam circulando mesmo como dinheiro em todas essas localidades. No séc. XVIII, tempos coloniais, Sergipe tinha 25 engenhos. A coisa foi prosperando, e em 1880, chegava já a contar com 140 engenhos, que eram a base econômica do Estado (tal como Pernambuco e outros Estados do Nordeste do Brasil, que tinham como carro chefe das exportações o açúcar)”<sup>3</sup>*

A elevação à categoria de cidade aconteceu no período republicano, pelo Decreto nº 10, em 25 de janeiro de 1890. “O município viveu sua fase áurea até o início do século XX. Chegou a ser o maior produtor de açúcar cristal, tecido e aguardente de Sergipe, e a produzir farinha de mandioca em larga escala. Segundo dados oficiais, as usinas e pequenas fábricas empregavam mais de mil trabalhadores. Foi o terceiro município a receber a rede elétrica da Companhia Hidroelétrica do São Francisco. Por isso, pôde contar com um cineteatro municipal. Além das ferrovias, com três



Igreja Matriz do Centro de Riachuelo. Foto: <[www.sergipeemfotos.blogspot.com.br](http://www.sergipeemfotos.blogspot.com.br)>



Vista interior do Engenho Central Riachuelo. Foto: BEZERRA, Antônio Martins. p. 47



Moeda criada no Engenho Central em Riachuelo-SE. Fonte: <<http://www.forum-numismatica.com/viewtopic.php?f=60&t=35158>>

<sup>3</sup> <<http://www.forum-numismatica.com/viewtopic.php?f=60&t=35158>>

<sup>4</sup> Fonte do IBGE em 1958 - Enciclopédia dos municípios brasileiros - Jurandir Pires Ferreira





Capela do Engenho da Penha. Foto: <http://www.hpip.org/Default/pt/Homepage/Obra?a=1103>



Capela do Engenho da Penha. Foto: BEZERRA, Antônio Martins, p. 55



Foto: Antiga Senzala do Engenho da Penha, usado posteriormente para moradia de funcionários da usina. Foto: <<http://www.hpip.org/Default/pt/Homepage/Obra/Imagens/Fotografia?a=1103>>

locomotivas para transportar cana-de-açúcar, era também dotado de uma boa malha viária e de transporte fluvial.

O Município de Riachuelo possui um monumento tombado pelo IPHAN, desde 23 de março de 1943. Trata-se da capela de Nossa Senhora da Conceição do Antigo Engenho da Penha, localizado na zona rural.

*“A mais remota referência sobre o **Engenho Penha** é uma escritura de patrimônio que, em 1780, aponta como seu proprietário Ventura Rabelo Leite de Sampaio. Este mandou edificar, em 1795, uma capela dedicada a Nossa Senhora da Conceição. Falecendo o proprietário Ventura, as obras da capela tiveram continuidade com seu herdeiro, sendo sagrada em 1800. Do conjunto arquitetônico do antigo engenho, restou apenas a capela, que impressiona pela grandiosidade, característica pouco comum às capelas rurais remanescentes dos engenhos de açúcar no Nordeste do Brasil, mas identificada em outros exemplares no estado de Sergipe. A volumetria externa denuncia a sua distribuição espacial. A nave está ladeada por corredores laterais com dois pavimentos, sendo suas cobertas mais baixas que a da nave. Por sua vez, a capela-mor tem em suas laterais duas sacristias, com cobertas independentes e mais baixas. A fachada principal expressa bem esta distribuição espacial da capela. Está enquadrada por duas torres correspondentes aos corredores laterais e com terminação em bulbo, encimada por pináculo. Sobre o corpo central, delimitado por cornija, desenvolve-se um frontão definido por volutas, com um óculo lobado no tímpano. São três portas no térreo e cinco janelas ao nível do coro. Internamente, está desprovida de todos os seus elementos decorativos, que foram saqueados. Possuía azulejos nas paredes laterais da nave, coro, púlpito, tribunas, altares laterais no arco-cruzeiro e altar-mor, todos em talha com pintura e douramento. Por seu valor histórico e arquitetônico, esta capela foi classificada pelo IPHAN, em 1943, incluindo todo o seu acervo.”<sup>5</sup>*

5 MOURA FILHA, Maria Berthilde. *Patrimônio de Origem Portuguesa*. Artigo: <<http://www.hpip.org/Default/pt/Homepage/Obra?a=1103>>



## Processo de Implantação Industrial

Assim como a indústria açucareira alavancou a economia de Sergipe, contribuindo para a sua emancipação da Bahia, o açúcar colaborou para o fortalecimento da economia de Riachuelo, que também foi emancipada do município de Laranjeiras.

Em Sergipe, de acordo com Dantas<sup>6</sup>, os engenhos de açúcar eram bem diversificados, possuindo desde bolandeiras de água, movidas a cavalos e bois, até máquinas a vapor. Inicialmente, os engenhos eram do estilo banguê, que consistia no conjunto formado pelas plantações, casa de engenho ou moita (fábrica), casa-grande, senzala, moenda, casa das caldeiras, casa de purgar, e tudo mais que pertencesse à propriedade.<sup>7</sup>

Durante o século XIX, em Sergipe, os engenhos ainda empregavam métodos e instrumentos rudimentares no plantio e na moagem de canas. Somente em 1860, o uso do sistema a vapor começou a ser utilizado.<sup>8</sup> Com a criação do Engenho Central de Riachuelo, que possuía maquinários modernos, e a transformação dos engenhos banguês em usinas, a cidade aumentou sua capacidade produtiva. Porém, a mudança mais significativa na atividade açucareira foi a instalação de vácuo e de turbinas nos engenhos, levando Sergipe a ser um dos estados com maior concentração de usinas de pequeno porte, com cerca de 20 escravos.<sup>9</sup>

*“Em 1612, existia apenas um engenho na região (...) Entre as décadas de 1840 e 1860, haverá um novo crescimento, chegando provavelmente, ao número máximo atingido na sua história: 750 engenhos.”<sup>10</sup>*

6 DANTAS, Orlando Vieira. *Vida Patriarcal de Sergipe*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1980.

7 BEZERRA, Antônio Martins. *Riachuelo passado de riquezas*. Aracaju, 2012, p. 43

8 *Idem*, p. 46

9 SUBRINHO, Josué Modesto Passos. *Reordenamento do trabalho escravo e trabalho livre no nordeste açucareiro*. Sergipe 1850 - 1930. Aracaju, FUNCAJU, 2000. p. 56

10 *Idem*, p. 58

No fim do século XIX, a indústria do açúcar e a indústria têxtil constituíam as principais atividades econômicas de Sergipe. Em torno dessas atividades industriais, formou-se um complexo econômico com alguma diversificação econômica e social resultante do surgimento de atividades comerciais, financeiras e bancárias, ferrovias e estradas, bem como a fundação de centros urbanos em que emergiram estamentos médios civis e militares. Essa também foi o caso de Riachuelo, que teve crescimento em todas as esferas neste período.

Segundo Subrinho, foram nas primeiras décadas do século XX que a indústria têxtil se consolidou como um dos mais importantes segmentos produtivos em Sergipe, com a fundação de um grande número de empreendimentos na capital e em cidades do interior, entre a Fábrica de Tecidos Riachuelo, fundada em 1926. Nesse estágio inicial da industrialização têxtil, do fim do século XIX até 1930, a maior parte das fábricas tinha vinculação com alguma casa comercial, indicando a origem histórica dos recursos investidos na formação do parque têxtil sergipano. Porém, a exceção era a Fábrica de Tecidos Riachuelo, pois era vinculada ao Engenho Central Riachuelo e não possuía empreendimentos comerciais.<sup>11</sup>

## Bairro Operário - Povoado Central

O Engenho Central, de propriedade da Companhia Geral de Melhoramentos, de capital estrangeiro, fechou suas portas e foi a leilão entre 1914 e 1916, no Rio de Janeiro, sendo arrematado por Antônio Franco, filho de Albano do Prado Franco, família de poder político e econômico no Estado. Na ocasião, foram adquiridas as terras e os equipamentos do Engenho Central, e teve suas atividades retomadas até ser incorporado pela Usina São José do Pinheiro, em Laranjeiras.

11 *Idem*, p. 60



Mapa de localização do Bairro Operário de Riachuelo, chamado de "Povoado Central". 1, 2 e 6 - Casas da Vila Operária com tipologias distintas e Escola; 3 - Clube; 4 - Igreja; 5 - Complexo Fabril de galpões e escritórios administrativos. Foto: Google Maps com edição do autor.



Vista aérea do Bairro Operário da Fábrica Sergipe Industrial. 2012.  
Fonte: <[www.infonet.com.br](http://www.infonet.com.br)>

A então Usina Central possuía escola para crianças e adultos, casas da vila operária, campo de futebol, etc. Em 1968, Augusto Franco adquiriu a Usina, e fechou o ciclo açucareiro por transformar as instalações na fábrica de tecidos Sergipe Industrial. O complexo fabril foi reformulado e adaptado. Contudo, os edifícios do complexo foram usados pelos operários.

A vila operária encontrava-se distante da área central da cidade, o que gerava um estado de prontidão do operário, pois até nas horas de folga ele estava no bairro, próximo ao posto de trabalho. Toda a circulação, a entrada e a saída no bairro passavam pelo "olhar" da residência principal da Vila. Essa vigilância, além da distância, desestimulava os moradores de frequentar outras áreas da cidade. Da mesma forma, moradores do centro da cidade não costumavam ir até o bairro operário, salvo em ocasiões fora da rotina, tais como festas religiosas e partidas de futebol. Essa característica comportamental



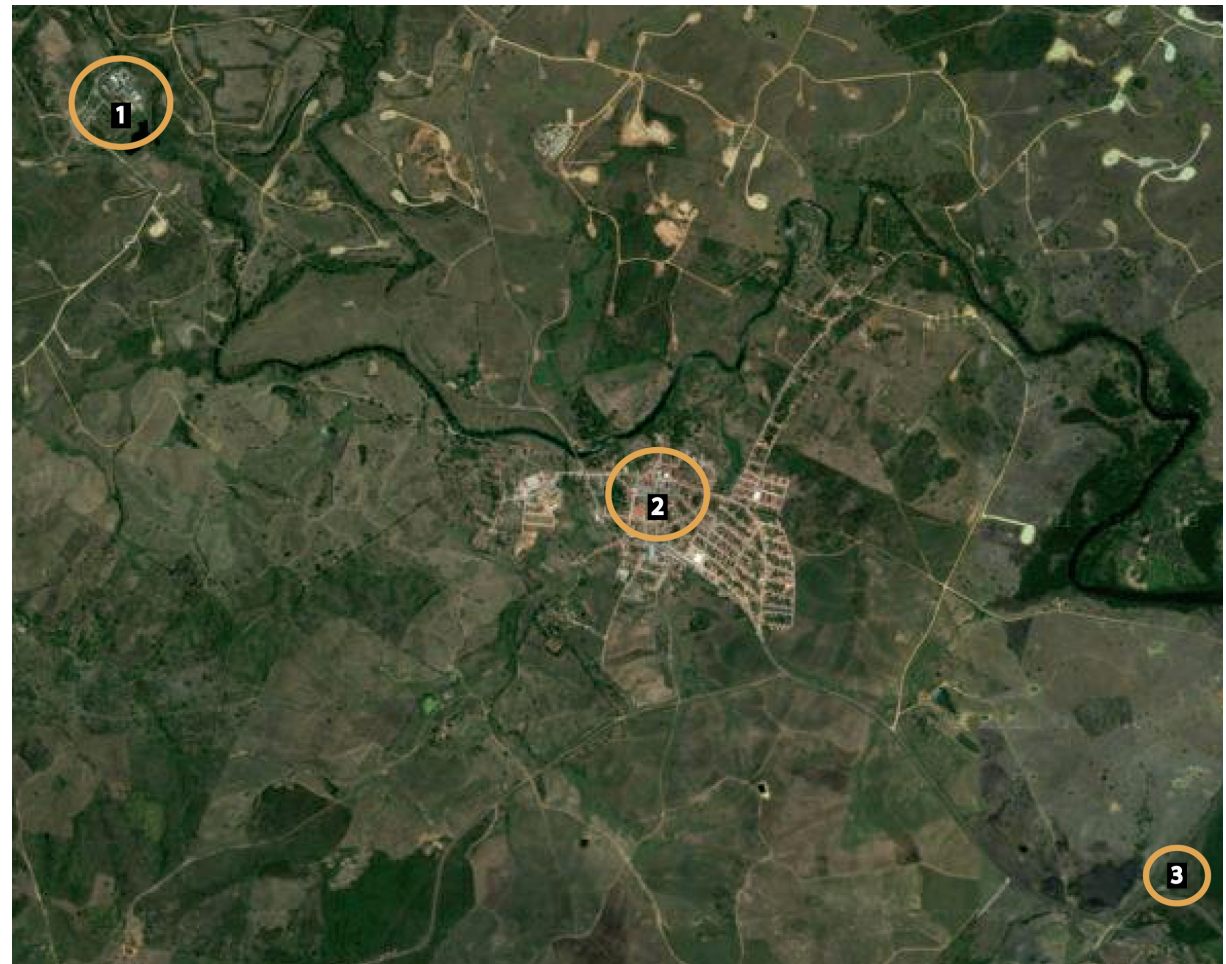
também foi observada em outros bairros operários comentados em capítulos anteriores. Veremos as características gerais de cada edifício e tipologia existente nas fichas de levantamento fotográfico e iconográfico adiante.



Tipo 1- Casa para operários especializados, com três janelas e alpendre frontal.



Tipo 2 – Casas geminadas com platibanda continua.



1. Complexo Fabril Sergipe Industrial (SISA), antigo Engenho/Usina Central. Chamado de "Povoado Central"; 2. Centro Histórico de Riachuelo; 3. Antiga Estação, Vila ferroviária e vagões abandonados. Fonte: Google Maps com edição do autor. A distância entre o centro histórico e a região da Complexo Fabril e das Estação Ferroviária é equidistante aproximadamente 6km. Diferente das demais cidades estudadas, onde os edifícios do seu patrimônio industrial estão mais próximos da área central.



1. O que restou da Vila Ferroviária. 2. Estação Ferroviária e vagões abandonados. Foto: Google Maps com edição do autor.

## Processo de Implantação das Ferrovias

Até o início do século XX, o principal meio de transporte era o fluvial. Pelo rio Sergipe, escoavam as produções industriais e agrícolas. Em 22 de março de 1914, foi inaugurada a estação ferroviária de Riachuelo, pela Companhia “*Chemins ed Fer Federaux Du L’Est Bresilien*”. Porém, visto que a estação ficava seis quilômetros afastada da zona central, a população utilizava um “trole” com tração a motor de gasolina, que corria sobre os trilhos da ferrovia particular da usina, da cidade até o porto do Sapé. Deste porto à estação, havia uma pequena linha férrea complementar. Posteriormente, uma estrada rodoviária foi aberta e os passageiros utilizaram também carro e/ou caminhão.

Importante destacar que, após a inauguração da Estação, expandiu-se o comércio entre Riachuelo e as demais cidades interligadas pela ferrovia. Os armazéns de secos e molhados eram bastante sortidos e considerados os melhores da região do Cotinguiba. Apesar da

economia ativa, Riachuelo não possuía uma estrutura arquitetônica muito boa e o calçamento das ruas eram irregulares.

Porém, devido à facilidade dos portos e à chegada das ferrovias em Aracaju, tanto a economia de Riachuelo como a de Maruim e Laranjeiras começaram a entrar em declínio. Em consequência, o censo de 1950 apontou uma população de cerca de 8 mil habitantes, e depois de cinquenta anos a população continuava a mesma.



A Estação de Riachuelo aparece pela primeira vez nas estatísticas da Estrada de Ferro no ano de 1914. Foi inaugurada em 22 de março deste ano.

De acordo com informações fornecidas pelo Professor Luiz Antônio Barreto, a Lei 588, de 1º de dezembro de 1910, diz:

*“É o Governo autorizado a conceder à Companhia Geral de Melhoramentos, Rio de Janeiro, privilégio de zona para a construção de uma linha férrea de seu Engenho Central Riachuelo, pelo vale do rio Sergipe até Divina Pastora, a encontrar na Estrada de Ferro Timbó a Propriá, abaixo do porto Sapé. Art. 2º: É a Companhia obrigada a dar tantos trens semanais quantos forem necessários para o tráfego de passageiros e carga e a construir e manter duas estações, sendo uma na cidade de Riachuelo e outra em Divina Pastora. Art. 3º: Ficará o Governo autorizado a fazer o respectivo contrato. Art.4º: A companhia obrigar-se-á a iniciar os seus trabalhos dentro de dois anos, a contar da data da assinatura do contrato. Art. 5º; revogam-se as disposições em contrário.”<sup>12</sup>*

Na época áurea do Engenho Central, haviam três locomotivas para o transporte da cana e este sub-ramal férreo esteve em operação pelo menos até 1959.<sup>13</sup> Em 1949, de acordo com relatórios da RFFSA, foi construída uma nova Estação em Riachuelo. Naquele mesmo ano, o diretor da VFFLB informou que estava sendo construída uma ligação rodoviária da Estação de Riachuelo à cidade<sup>14</sup>.

Porém, Enciclopédia dos Municípios, de 1959, indica que, mesmo dez anos depois, a estrada não tinha sido concluída, já que o trolley ainda era usado para ligar a cidade e a Estação:

*“A Estação ferroviária de Riachuelo fica afastada da cidade cerca de 6 quilômetros, porém um pequeno trolley, com tração*

<sup>12</sup> Aracaju: Tipografia de O Estado de Sergipe, 1912.

<sup>13</sup> CINFORM Municípios. *História dos Municípios (de Sergipe)*. Impressão: Globo Cochrane, Aracaju, 2002.

<sup>14</sup> Relatório da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, exercício de 1949, apresentado ao Sr. Diretor do Departamento Nacional de Estradas de Ferro pelo Engenheiro Civil Joaquim dos Santos Pereira, Diretor das Estradas.



Vagões e trilhos abandonados. Foto: Tamyres Fontelene, 2013.



Prédio da Estação ferroviária em estado de abandono. Foto: Tamyres Fontelene, 2013.



*a motor de gasolina, correndo sobre os trilhos da ferrovia particular da "Usina Central Riachuelo", liga a cidade à Estação, obedecendo os horários regulares de trens. Ainda no corrente ano, estará concluído o trecho rodoviário que fará essa ligação."*<sup>15</sup>

Em 1979, outra Estação Ferroviária foi construída, substituindo a de 1949, para atender o ramal da Fábrica de Fertilizantes Nitrogenados, FAFEN, da Petrobrás, que começaria a escoar sua mercadoria em 1981. Em 1982, o engenheiro Sérgio Marchesini registrou, em relatório, que a Estação de Riachuelo estava nova e em bom estado. Com referência à antiga estação, que havia sido demolida, ele indicou que existiam: abarracamento com 7 casas (demolido); casa para guarda chave (demolido), casa de turma (demolido); garagem para *trolly* (demolido). Como "construção nova" foram citadas duas casas: uma delas ocupada pelo ferroviário José Antônio Sobrinho, auxiliar agente de Estação, e outra desocupada.<sup>16</sup>

Nos últimos 30 anos, podemos dizer que a economia local se manteve estável. A principal fonte de renda ainda é o plantio de cana de açúcar, e a indústria têxtil SISA (Sergipe Industrial S/A) que atraiu vários moradores para a região e que emprega uma grande parte da população, principalmente as mulheres. Nesse período, foi inaugurada uma nova fábrica de confecção de roupas.<sup>17</sup>

Veremos mais detalhadamente as características gerais dos edifícios do Patrimônio Industrial da cidade nas fichas de levantamento fotográfico e iconográfico a seguir.

---

15 FERREIRA, Jurandyr Pires (presidente do IBGE). *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros*. 15 de dezembro de 1959.

16 Estudo da Infraestrutura e da Superestrutura do Trecho Aracaju-Propriá. Engenheiros: Arquimedes Bandeira de Melo Neto; Gutemberg Farias Pimentel; João José D'Alkimim; José Adenil Barrozo. Curso de Especialização em Ferrovias. Universidade Federal da Paraíba.

17 Artigo: Riachuelo e sua História. <<http://www.riachuelo-se.orgfree.com/arquivos/historia.php>>



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - RIACHUELO

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 01: FÁBRICA RIACHUELO



## OBSERVAÇÕES

**Identificação:** Galpões da antiga fábrica Usina foram readaptado e se transformaram na Fábrica Riachuelo. Atualmente é sede da empresa SISA-Sergipe Industrial, a mesma empresa que demoliu a Unidade de Aracaju.

**Data de construção:** Adaptações para fábrica têxtil em 1926.

**Características gerais:** Fábrica com amplos galpões. Passou por reformas e adaptou suas características para as fachadas típicas dos anos 1990. Platibanda simples, recortada geometricamente apenas para indicar o acesso principal e lateral. Algumas colunas de revestimento cerâmico que seguem acompanhando a platibanda dão algum ritmo e quebram a monotonia da fachada

**Tipo de cobertura:** Estrutura e telhas metálicas em formato duas águas.

**Interior:** Sem acesso.

**Estado de conservação:** Bom

**Proteção existente:** Nenhuma



Vista Geral dos Galpões da atual fábrica SISA.  
Foto: Suzete Bomfim, 2013.





## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - RIACHUELO

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 02: VILA OPERÁRIA DA ANTIGA FÁBRICA RIACHUELO



### OBSERVAÇÕES

**Identificação:** Tipologias da Vila Operária da Fábrica Riachuelo. Tipologia 01 - Para operários sem especialização. Tipologia 02 - Para operários especializados.

**Data de construção:** Meados da década de 1900, quando a fábrica ainda era uma Usina.

**Características gerais:** Tipologia 01 - Casas térreas, geminadas, construídas no alinhamento da rua, possuem colunas que separam e dão ritmo a edificação. Tem as portas e janelas emolduradas, com detalhe de acabamento nos peitoris e platibanda com detalhes horizontais assimétricos, com frisos e cimalkas em relevo. Tipologia 02 - Casas térreas, geminadas, com fachada destituída de ornatos, com três janelas e alpendre frontal. Telhados unidos, formados por duas águas em telha de barro com cumeeira paralela ao eixo da rua.

**Tipo de cobertura:** Tipologia 01 - Telhado em estrutura de madeira, telha cerâmica tipo colonial, duas águas, paralelo ao eixo da rua escondido por platibandas. Tipologia 02 - Telhado aparente, em estrutura de madeira, telha cerâmica tipo colonial, duas águas, o prolongamento do beiral até as colunas da fachada fazem a cobertura do alpendre.

**Interior:** Sem acesso

**Estado de conservação:** Bom

**Proteção existente:** Nenhuma



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - RIACHUELO

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 02: VILA OPERÁRIA DA ANTIGA FÁBRICA RIACHUELO



*Tipologia 01- Detalhe de uma das fachadas, ainda percebemos as portas e janelas emolduradas, com detalhe de acabamento nos peitoris e platibanda com detalhes horizontais assimétricos, com frisos e cimalkhas em relevo. Foto: Suzete Bomfim, 2013.*



*Tipologia 02- Detalhe de uma das fachadas, casas para operários mais especializados. Casas térreas, geminadas, com fachada destituída de ornatos, com três janelas e alpendre frontal. Telhados unidos, formados por duas águas em telha de barro com cumeeira paralela ao eixo da rua. Foto: Suzete Bomfim, 2013.*



*Tipologia 01- Outro ângulo da vila operária – casas dos operários sem especialização. Foto: Suzete Bomfim, 2013.*



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - RIACHUELO

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 03: CLUBE CENTRAL DA VILA OPERÁRIA RIACHUELO



### OBSERVAÇÕES

**Identificação:** Clube central, segundo moradores, com mesas de jogos e local para festas.

**Data de construção:** Sem referência.

**Características gerais:** Construção simples, térrea, assimétrica. Fachada com apenas uma porta e duas janelas na lateral da porta, sem elementos decorativos na fachada. A porta é composta por quatro folhas em madeira e as janelas são tipo basculante, em ferro e vidro.

**Tipo de cobertura:** Estrutura de madeira e telhados unidos formados por duas águas em telha de barro com cumeeira paralela ao eixo da rua.

**Interior:** Sem acesso.

**Estado de conservação:** Bom

**Proteção existente:** Nenhuma



*Clube central, localizado ao lado da Igreja. Foto: Suzete Bomfim, 2013.*



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - RIACHUELO

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 04: IGREJA DA VILA OPERARIA - RIACHUELO



## OBSERVAÇÕES

**Identificação:** A igreja da Vila Operária - Riachuelo, segundo pesquisa, já existia no período da Usina.

**Data de construção:** Final do séc. XIX.

**Características gerais:** Fachada simétrica, com duas pequenas torres laterais. Com detalhes em alto e baixo relevo, janelas com arco em ogiva. Elementos decorativos que caracterizam a influência do Eclétismo. Construída em cantaria de pedra como base e alvenaria de tijolos maciços nas paredes. Revestimento reboco e tinta.

**Interior:** Sem acesso

**Estado de conservação:** Bom

**Proteção existente:** Nenhuma



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - RIACHUELO

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 05: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA, VAGÕES E TRILHOS - RIACHUELO



### OBSERVAÇÕES

**Identificação:** A primeira Estação Ferroviária que há registro em Riachuelo foi inaugurada em 1914. Porém, segundo relatórios da RFFSA, a antiga estação foi demolida, assim como sete casas, uma casa para guarda da chave, uma casa de turma e a garagem que guardava o “trole” ( equipamento a motor de gasolina que corria pelos trilhos da ferrovia particular da “Usina Central Riachuelo” à Estação Ferroviária. Em 1979, uma nova Estação foi construída, para atender uma fábrica de fertilizantes. E hoje também se encontra abandonada.

**Data de construção:** Primeira Estação, 1914. Segunda Estação, 1979.

**Características gerais:** Base da plataforma e demais elementos estruturais de concreto armado, paredes em alvenaria de tijolos maciços, revestidos com cerâmica que faz referencia aos tijolos aparentes. Uso de cobogós nas aberturas laterais. Duas portas de acesso, que levam para dois ambientes distintos.

**Tipo de cobertura:** No momento da visita não havia cobertura. Apenas a estrutura de concreto, que provavelmente deveria receber algum tipo de proteção como telhas de fibrocimento.

**Interior:** Construção abandonada. Piso cimentado com resquícios de pintura vermelha. Paredes rebocadas e pintadas de azul e branco, apresentam rachaduras, infiltrações e eflorescências.

**Estado de conservação:** Ruim

**Proteção existente:** Nenhuma



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - RIACHUELO

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 05: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA, VAGÕES E TRILHOS - RIACHUELO



Estação Ferroviária – detalhe da fachada posterior. Pela volumetria, provavelmente era o banheiro de apoio. Foto: Suzete Bomfim, 2013.



Trilhos existentes e vagões abandonados. Foto: Suzete Bomfim, 2013.



Estação Ferroviária, construção ao lado não identificada, trilhos e vagões abandonados. Foto: Suzete Bomfim, 2013.



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - RIACHUELO

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 06: VILA FERROVIÁRIA - RIACHUELO



### OBSERVAÇÕES

**Identificação:** Vila Ferroviária, próxima à antiga Estação Ferroviária e vagões abandonados.

**Data de construção:** Sem referência.

**Características gerais:** Casas geminadas de ambos os lados. Ambientes sem iluminação e ventilação natural. Telhados unidos formados por duas águas em telha de barro com cumeeira paralela ao eixo da rua. Fachada com apenas uma porta e uma janela, sem elementos decorativos. Notamos que existem moradores nas casas pelas antenas de tv nos telhados. Se trata de uma região rural, com muitas fazendas em volta, provavelmente, foi adquirida por algum proprietário de terras, pois a área está cercada.

**Tipo de cobertura:** Estrutura de madeira aparente, com telhados unidos formados por duas águas em telha de barro com cumeeira paralela ao eixo da rua.

**Interior:** Sem acesso

**Estado de conservação:** Bom

**Proteção existente:** Nenhuma







Mapa de localização de Propriá no Estado de Sergipe. Fonte: [http://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Sergipe\\_Municip\\_Propriá.svg](http://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Sergipe_Municip_Propriá.svg)



Propriá no início do século XX. Fonte: Acervo Érico J. Melo Nery.

## 4.5 - PROPRIÁ

Propriá situa-se no norte do Estado de Sergipe, à margem do rio São Francisco, perto do rio Propriá e aproximadamente a 98 quilômetros da capital do estado, Aracaju. Seu clima é semiárido, com capoeira, caatinga e vegetação hidrófila. Atualmente, as principais atividades econômicas são a rizicultura e a piscicultura.

No século XVII, a região era conhecida como “Urubu de Baixo”, e comandava administrativamente várias cidades às margens do rio São Francisco. Possuía várzeas férteis, além de posição privilegiada, junto ao rio e à vila de São Francisco, hoje Penedo, Alagoas. Em 1801, foi elevada a “Vila de Propriá”, e em 1866, passou à categoria de cidade.

Em 1821, a então “Vila de Santo Antônio de Propriá” perdeu boa parcela de seu território, em virtude da criação da Freguesia de São Pedro de Porto da Folha. Das 40 léguas de extensão à margem do Rio São Francisco que possuía, ficou com apenas 14. Essa área que Propriá perdeu consiste atualmente nos municípios de Porto da Folha, Canindé do São Francisco, Poço Redondo, Monte Alegre de Sergipe, Nossa Senhora da Glória, Gararu, Itabi, Nossa Senhora de Lourdes e parte de Canhoba.<sup>1</sup>

### Processo de Implantação Industrial

A indústria têxtil no Estado de Sergipe contava com pouco investimento.

*“No Brasil, o processo de fiação e tecelagem de algodão avançou tecnologicamente em função de determinados processos industriais adotados por algumas regiões. Isso motivou uma notável concorrência entre os Estados da região Nordeste, que procuravam melhorar os seus produtos. Em Sergipe, pela baixa oferta de incentivo governamental em relação a outras regiões, a produção sofreu certa dificuldade em concorrer no mercado”.<sup>2</sup>*

Após 1900, o processo industrial começou a ganhar força com a inauguração de várias usinas de beneficiamento de arroz, de óleos e da indústria de calçados, o que atraiu pessoas de todo o

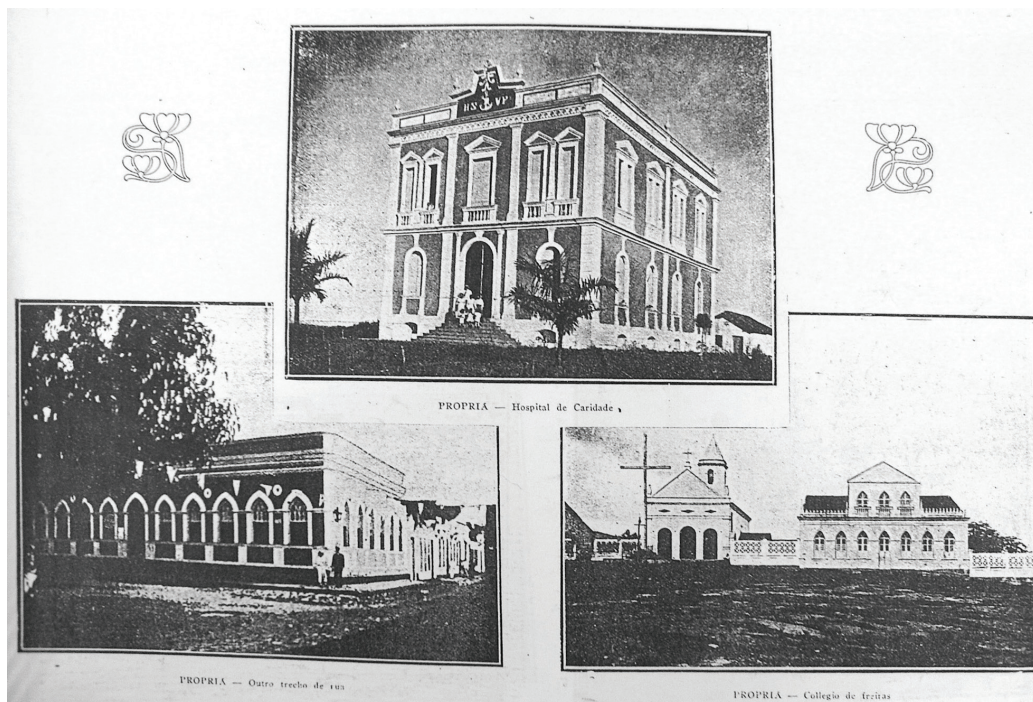
1 MELO, Valéria Alves. *As filhas da Imaculada Conceição: um estudo sobre educação católica (1915 - 1970) em Propriá-SE*. São Cristóvão - SE, 2007. p. 27

2 MELO, Valéria Alves. *Memórias da Indústria Têxtil de Propriá*. Universidade Federal de Sergipe, Dissertação de Mestrado, Aracaju, 2002. p. 9.

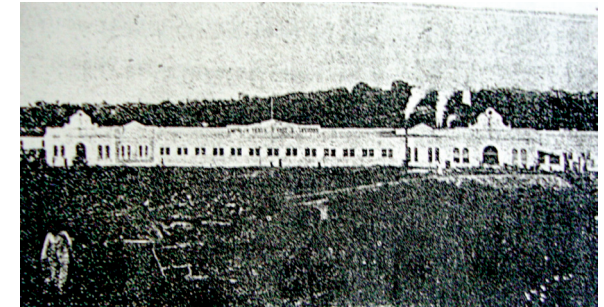


Estado e também de Alagoas. Contudo, foi com a instalação da Empresa de Fiação e Tecelagem Propriá, em 1913,<sup>3</sup> que a cidade ganhou destaque. Os municípios circunvizinhos que produziam algodão também foram beneficiados, pois passaram a fornecer a matéria-prima necessária.

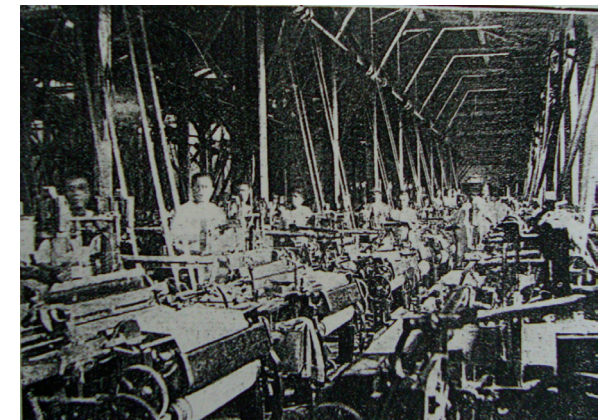
As principais atividades comerciais do município de Propriá estavam relacionadas à indústria têxtil e à feira livre. Nas sextas-feiras e sábados, o pagamento semanal dos operários da indústria aquecia consideravelmente o comércio atacadista e varejista local.<sup>4</sup> As feiras livres eram bastante movimentadas e duradouras, e as casas comerciais renovavam seus estoques frequentemente. O período áureo de prosperidade econômica das primeiras décadas do século XX eram constatadas na qualidade da arquitetura e detalhes das fachadas.



Hospital de Caridade, Colégio de freiras e Casas de comércio locais. Fonte: Álbum de Sergipe, p.253



Fachada Principal da Fábrica na sua inauguração em 1913. Fonte: Álbum de Sergipe, p.249



Teares da Fábrica na sua inauguração em 1913. Fonte: Álbum de Sergipe, p.251

3 LODI, Instituto Eivaldo. *Memória Histórica da Indústria Sergipana*. Divisão de Pesquisa, Estudos e Avaliações. Rio de Janeiro, 1986, IEL/SENAI. O estudo realizado pelo Instituto Eivaldo Lodi (1986) aponta a fundação da indústria de Propriá para o ano de 1913, enquanto que o pesquisador Carlos Roberto Brito Aragão apresenta 1914 como data oficial.

4 MELO, Valéria Alves. 2002, p. 10.



Vista de Propriá e da margem do Rio São Francisco, ainda mantem os antigos galpões e chaminés e mostram o período industrialização da cidade. Próximos ao centro histórico e Igreja Matriz. Foto: Julio César Santos.



Antigos galpões e chaminés abandonados. 2013. Foto: Suzete Bomfim



Antigos galpões e chaminés da cidade. 2013. Foto: Suzete Bomfim

Em 1920, Propriá se tornou sede da comarca em lugar de Vila Nova, pois passou a se desenvolver em ritmo mais acelerado devido à inauguração do último trecho da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro (VFFLB), que ligou a localidade com Aracaju, Salvador e outros municípios. Neste ano, foi instalada a energia elétrica para iluminação pública e particular.<sup>5</sup>

Em 1922, o algodão sergipano começou se destacar entre as exportações, chegando a haver então oito fábricas têxteis em Sergipe.<sup>6</sup> Já em 1930, a Empresa de Fiação e Tecelagem Propriá tinha uma produção anual de 4.600 fardos, contando com 580 operários, dos quais 390 eram mulheres. Na década de 1940, o quadro funcional da indústria têxtil contava com mais de 1000 operários, que abastecia, com seus tecidos de algodão, o mercado local e até mesmo de outros Estados.<sup>7</sup>

Nas imediações da empresa, inúmeras construções habitacionais foram erguidas, bem como variadas casas comerciais para atender à crescente população. Muitas famílias de agricultores migraram para Propriá em busca de emprego na Empresa de Fiação e Tecelagem

5 Site <<http://www.ferias.tur.br/informacoes/8830/propria-se.html>>

6 LODI, Instituto Eivaldo. *Memória Histórica da Indústria Sergipana*. Divisão de Pesquisa, Estudos e Avaliações. Rio de Janeiro, 1986, IEL/ SENAI. p. 40.

7 MELO, Valéria Alves. *Memórias da Indústria Têxtil em Propriá (1940 / 1979)*. São Cristóvão: DHI/Universidade Federal de Sergipe, 2002. p.11



Propriá. A indústria têxtil de Propriá empregava homens, mulheres e menores de idade, que abandonavam os bancos escolares para contribuir no sustento da família.

O crescimento acelerado trouxe os diversos problemas de uma urbanização mal planejada. As ruas não tinham calçamento. A energia elétrica era instável, de baixa qualidade, produzida por geradores a diesel, que só funcionavam durante poucas horas à noite. O problema da energia só melhorou com a chegada da energia gerada pela CHESF, a partir de 1957.<sup>8</sup>

Apesar dessas dificuldades, a cidade progrediu a ponto de receber, entre 1940 e 1960, o título de “Princesinha do Baixo São Francisco”, devido a sua beleza e importância socioeconômica em Sergipe.<sup>9</sup>

Propriá já foi a segunda economia do Estado de Sergipe, perdendo apenas para Aracaju. Liderava o comércio atacadista do Baixo São Francisco, isto é, Sergipe e Alagoas. Porém, a economia da cidade entrou em decadência a partir da década de 1970, o que despertou a atenção da imprensa local:

*“Constitui motivo de prazer, uma visita à próspera Princesa do São Francisco. A cidade progrediu vertiginosamente nesses últimos anos. Cresceu, desenvolveu-se, embelezou-se. Mas fomos encontrá-la a braços com uma crise tremenda. Seu comércio, o maior do interior, num marasmo inquietante. O cais do porto apenas abriu uma perspectiva do que poderia ser. (...), sem falar na Matriz, de tão belas tradições e tão querida ao povo de Propriá. O ritmo de progresso da cidade sanfranciscana não deve ter solução de continuidade.”<sup>10</sup>*

Com o passar dos anos, houve sucessivas perdas territoriais e de comando administrativo. Também, o transporte marítimo perdeu importância para o transporte rodoviário.<sup>11</sup> Houve má gerência na administração política, declínio da atividade industrial



1. Centro Histórico; 2. Fábricas e Casas da Empresa de Fiação e Tecelagem Propriá (1913); 3. Ponte entre Sergipe e Alagoas; 4. Cabine de Controle; 5. Vestígios da Vila Ferroviária; 6. Linha férrea; 7. Expansão da Fábrica Empresa de Fiação e Tecelagem Propriá (1940). Imagem: Google Maps com edição do autor.

8 MELO, Marcos. *Propriamente Falando*. Aracaju / Sergipe: Editora do Conde, 2003, p. 75.

9 Idem p. 76.

10 Jornal *A Cruzada*. 02 de agosto de 1947, p. 02.

11 ARAGÃO, Carlos Roberto Britto. *Propriá 200 anos: notas e fotos do bicentenário*. Aracaju: Sociedade Semear, 2002, p. 38.



1. Galpões da Fábrica na ampliação para área mais afastada das margens do Rio São Francisco, na década de 1940; 2. Área da antiga Vila operária. Fonte: Google Maps com edição do autor.



Empresa de Fiação e Tecelagem Propriá, instalações de 1940. 2006. Foto: Júlio César Santos



Antiga Estação, 2013. Foto: Tamyres Fontenelle.

e diminuição da importância do Rio São Francisco para a economia. Todos esses fatores colaboraram para que Propriá caísse para a posição 22ª na lista de cidades de destaque econômico em Sergipe.<sup>12</sup>

Ao analisar o mapa que indica a localização do patrimônio industrial de Propriá, notamos que os antigos Galpões da Fábrica inicialmente estavam na margem do Rio São Francisco, muito próximos do centro da cidade. Três décadas depois, a ampliação e criação do novo complexo foi implantado para o oeste da cidade, saindo das margens do rio, pois a cidade passa anualmente por inundações na época das chuvas. A ferrovia chegou à cidade dois anos após a instalação da primeira fábrica, e notamos que a cidade se expandiu em direção à linha férrea.

### Estação Antiga de Propriá

Por aviso do governo imperial, de 31 de dezembro de 1881, a *Bahia and San Francisco Railway Company* foi autorizada a construir um ramal de Alagoinhas a Timbó, na Bahia. O trecho foi inaugurado em 30 de março de 1887, com 82,3 km de extensão. Em 1909, foi prolongado para Aracaju e Propriá, em Sergipe.<sup>13</sup>

Em 1910, criou-se a Rede de Viação Férrea Federal da Bahia, prevendo-se a ligação com a EFBM - Estrada de Ferro Bahia e Minas - e a incorporação desta ao conjunto da rede baiana. Posteriormente, a *Compagnie des Chemins de Fer Fédéraux de L'Est Brésilien*, formada com capital francês e belga, passou a administrar as estradas nos Estados de Alagoas, Sergipe, Bahia e Minas.

Em 5 de agosto de 1915, realizou-se, oficialmente, a inauguração do último trecho da Estrada de Ferro Timbó-Propriá, com a partida do trem de Aracaju. Em mensagem enviada à Assembleia Legislativa, o então presidente de Sergipe, General Manoel Prisciliano de Oliveira Valadão, escreveu:

*"Entre os dias de maior júbilo da minha vida, contarei este - 5 de agosto de 1915 - em que, a testa do governo do Estado, tive a grata satisfação de ver partir desta Capital, ao som de estrepitosas aclamações, o trem inaugural do último trecho da Estrada de Ferro do Timbó a Propriá e do seu importante ramal da Murta a Capella."*<sup>14</sup>

O trem inaugural chegou a Propriá em 6 de agosto de 1915, às 14:30. A comitiva foi recebida pela população e por duas orquestras filarmônicas locais. Estiveram presentes diversas autoridades do estado de Sergipe e outras relacionadas à Estrada de Ferro, conforme relatório presidencial de 1915. Originalmente, foi destinada para passageiros e cargas, e usada também como dormitório de funcionários.

12 Site <<http://pt.wikipedia.org/wiki/Propri%C3%A1>>

13 <<http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/Bahia/O1bahiaEFBSF.shtml>>

14 Mensagem do Presidente da Província de Sergipe General Manoel Prisciliano de Oliveira Valadão, de 1915.



Em 1935, sob o Governo Getúlio Vargas, todos os serviços e bens da *Compagnie des Chemins de Fer Fédéraux de L'Est Brésilien* passaram para o controle da União,<sup>15</sup> surgindo a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro - VFFLB, com extensão final de 2.545 km. A VFFLB era constituída basicamente por uma linha férrea ligando o Sul ao Norte do Brasil, passando por Salvador, com ramal dirigido para Petrolina, Pernambuco, dividindo-se em:

*“Linha Tronco: de Salvador (km 0) a São Francisco, em Alagoinhas (km 122); Linha Norte, de São Francisco a Propriá, SE (km 550); Linha Sul: de Mapele (km 22 da Linha Tronco) a Monte Azul, MG.”*<sup>16</sup>

Em 1938, a Estação de Propriá passou por reformas. Foi construída uma caixa d'água em concreto armado, para 50m<sup>3</sup> de capacidade, incluindo a adutora, uma caixa estanque no Rio São Francisco e uma casa de bombas estanque também às margens do rio.

Entre 1967 e 1973, esteve em funcionamento um sistema de ferry boat, para transporte dos vagões de Propriá, em Sergipe, para Porto Real do Colégio, em Alagoas. Antes de 1967, era realizada baldeação, via barcas, de mercadorias e de pessoas. Não há relatos de transporte de vagões antes desta data.

Em 1973, foi inaugurada a Ponte Propriá-Colégio e uma nova Estação foi construída às margens da rodovia, facilitando o controle do tráfego ferroviário. A edificação está atualmente sob a administração da Prefeitura Local. Em 2007, o Tiro de Guerra deixou de funcionar na Estação Antiga.

### Ferry boat de Propriá

Em 1925, o engenheiro civil Joaquim Leite Ribeiro Almeida Júnior escreveu que: *“A de Timbó a Propriá, em linhas quebradas, pelo litoral de Sergipe, precisa de ferry boat em Propriá que a ligue com o Estado de Alagoas”*.<sup>17</sup>

Em janeiro de 1960, a VFFLB adquiriu terreno para a construção da variante

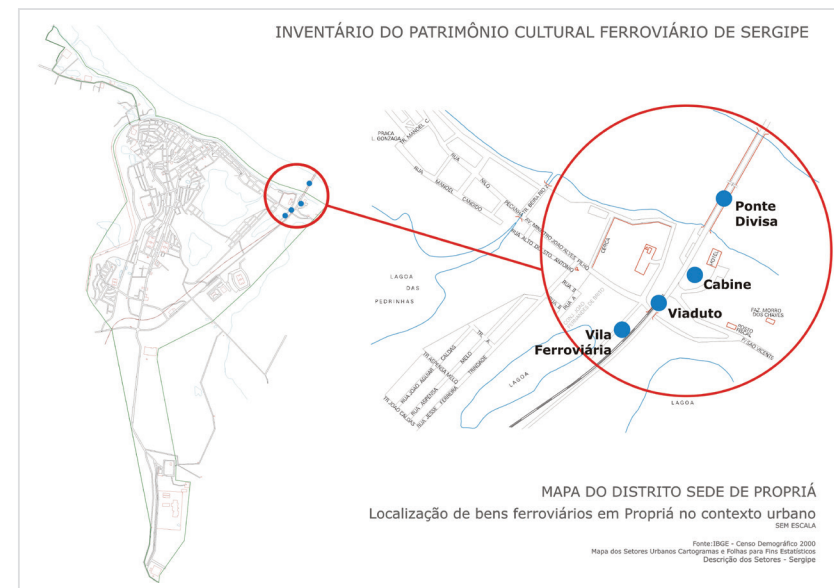
15 Site <<http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/Bahia/01bahiaEFBSF.shtml>>

16 Ferrovias Centro-Atlântica: uma ferrovia e suas raízes, José Emílio de Castro H. Buzelin, João Bosco Sett

17 ALMEIDA JÚNIOR, Joaquim Leite Ribeiro. *Methodo de Construcção de Estradas no Brasil*. Empresa Gráfica Editora: Rio de Janeiro, 1925. p. 14.



Mapa Propriá. Destaque da localização da Estação ferroviária. Fonte: Inventário do Patrimônio Ferroviário – Iphan/SE



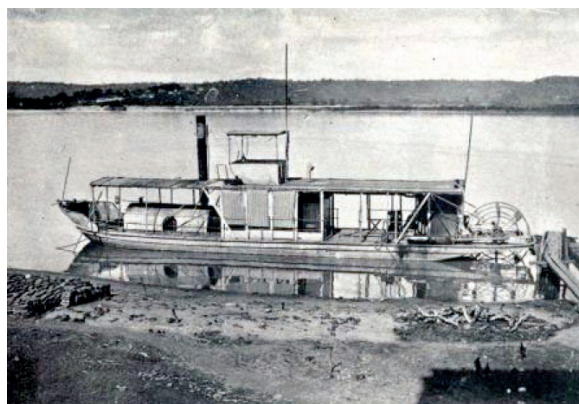
Mapa Propriá. Destaque da localização da antiga Vila Ferroviária, Viaduto, Cabine de controle e Ponte Rodoferroviária. Fonte: Inventário do Patrimônio Ferroviário – Iphan/SE



Em 1967, 10 de março, a RFFSA inaugura o sistema "ferry boat", um grande passo em relação à falta, até a presente data, de uma linha ferroviária.

Travessia do rio São Francisco entre Propriá e Colégio, em 10 de Março de 1967. Engate da balsa à plataforma de manobra do plano inclinado para baldeação dos vagões do trem.

Fonte: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/alagoas/portoreal.htm>



Barco para travessia entre Propriá, Sergipe, e Porto Real do Colégio, Alagoas. Autor: Fábio dos Santos Marques. Fonte: <http://www.infonet.com.br/cidade/Antigas/interior/img-15.jpg>

para travessia do Rio São Francisco, ligando Propriá a Colégio. A largura da faixa adquirida foi de 30 metros, com área de 1.515m<sup>2</sup>. Para completar a área necessária, parte da fazenda Morro do Chaves, de 91.898m<sup>2</sup>, também foi adquirida.<sup>18</sup> Iniciou-se então a construção do sistema de *ferry boat* para ligar Propriá a Colégio<sup>19</sup>, apesar de os estudos para a construção da ponte já estarem previstos e orçados. O *ferry boat* só foi efetivamente instalado em abril de 1967<sup>20</sup>. O seu funcionamento foi descrito na Revista REFESA, de 1974:

*"Na embarcação, movida por duas hélices, de perfil trapezoidal nas extremidades, eram transportados de um lado para outro, em 30 minutos, até quatro vagões carregados com até 60 toneladas cada um, peso a que se acresciam 8 mil litros de óleo diesel para os motores de propulsão, fogão de cozinha, 800 litros de água e equipamento complementar, totalizando um peso bruto, morte, de aproximadamente 238 toneladas." (...) "Dotada de dois tanques de lastro avante e dois a ré e de rede de lastro, a barcaça podia carregar e descarregar vagões e locomotivas sem mudar a posição de amarração, corrigindo e melhorando suas condições de estabilidade e propulsão durante a travessia".<sup>21</sup>*

Tinha 45 metros de comprimento, exigindo uma tripulação de 10 homens, fora os outros 10 homens em cada porto, para as manobras. Inteiramente construído nos estaleiros da Fernet, na Bahia, o *ferry boat* ainda se encontra em Propriá, sem utilização. Também permanecem atracadas às margens, do lado de Propriá, as antigas barcaças que transportavam automóveis e caminhões de propriedade particular.<sup>22</sup>

### Ponte rodoferroviária sobre o Rio São Francisco

Já no início do século XX, havia intenção de se construir uma ponte ligando os estados de Sergipe e Alagoas. Em 1947, uma nota no Suplemento da Revista Ferroviária informou que estava em estudo a construção de uma ponte de mais de mil metros, ligando Propriá a Colégio, a cargo do Departamento

18 RFFSA. *Laudo de Avaliação Terreno em Propriá para construção variante Rio São Francisco*. 2 de fevereiro de 1960.

19 Estatística das Estradas de Ferro do Brasil, 1962. Suplemento da Revista Ferroviária.

20 Citado em: Estudo da Infraestrutura e da Superestrutura do Trecho Aracaju-Propriá. Engenheiros: Arquimedes Bandeira de Melo Neto; Gutemberg Farias Pimentel; João José D'Alkimim; José Adenil Barrozo. Curso de Especialização em Ferrovias. Universidade Federal da Paraíba.

21 REFESA. Ministério dos Transportes. Janeiro/Abril de 1974. P. 15

22 Idem, p. 17



Nacional de Estradas de Ferro - DNEF<sup>23</sup>. A estação de Propriá era o ponto final da linha Norte. Ali, o rio São Francisco, ainda sem ponte ferroviária, obrigava o uso de barcos para passageiros e cargas, para continuar até o norte do País por via férrea.

Somente décadas depois, em dezembro de 1973, foi inaugurada a ponte rodoferroviária sobre o Rio São Francisco, com vão móvel para navegação de cabotagem. Construída durante o governo ditatorial do presidente Emílio Garrastazu Médici, foi chamada de "Ponte da Integração Nacional". A Revista REFESA detalhou sua construção.

*"Mais do que uma ponte, embora imponente, funcional e de rara beleza, ela é um atestado da capacidade da gente brasileira. (...) Ali, na Ponte da Integração Nacional, o velho trem mantém, incólume, o seu prestígio, correndo bem pelo meio do caminho, absoluto, buzinando durante o rápido tempo em que passa sobre as águas do São Francisco, enquanto automóveis e caminhões se quedam, estáticos, nas duas margens, a uma respeitosa e reverente distância. Tractionados por 86 máquinas diesel, esses trens carregam mais de 130 mil toneladas de mercadorias diversas, principalmente cimento, sal, açúcar, minério, torta e ureia. (...) As fundações atingiram 70 metros de profundidade - quase o dobro da assinalada na Baía de Guanabara para a ligação Rio-Niterói - enquanto para o fabrico e montagem do vão móvel metálico, de 91,50 metros, sobre o canal do rio, exigia-se tudo exato e preciso a fim de permitir a navegação de cabotagem. Com 832 metros de extensão, largura de 11,50 metros e vinte vãos de aproximadamente 33 metros, além do maior, de 91,50 m. (...) Em termos econômicos a ponte Propriá-Colégio custou Cr\$ 35 milhões e contou com financiamento do Banco Interamericano de Desenvolvimento."*<sup>24</sup>

## Estação Nova de Propriá

A nova Estação de Propriá foi construída em 1973, mesmo ano de inauguração da ponte rodoferroviária sobre o Rio São Francisco, que ligou Sergipe ao estado do Alagoas. A Estação antiga, inaugurada em 5 de agosto de 1915, foi passada para a Prefeitura de Propriá, que ali instalou o Tiro de Guerra. Na placa afixada na antiga Estação está escrito:

*"A antiga Estação da Leste, após desativada, teve total recuperação e melhoramentos*

23 Estatística das Estradas de Ferro do Brasil, 1947. Suplemento da Revista Ferroviária. Rio de Janeiro: Editora da Revista Ferroviária S.A.

24 DEFESA. Ministério dos Transportes. Janeiro/Abril de 1974.



Inauguração da Ponte Sergipe/Alagoas, lado de Propriá. Autor: Fábio dos Santos Marques. Fonte: <<http://www.infonet.com.br/cidade/Antigas/interior/img-16.jpg>>



Travessia de trem sobre a ponte Sergipe/Alagoas. Fonte: <<http://www.infonet.com.br/cidade/Antigas/interior/img-15.jpg>>



Estado atual da "nova" Estação de Propriá, 2013. Foto: Suzete Bomfim.





*feitos pela Prefeitura Municipal de Propriá, que a transformou em Quartel Sede do Tiro de Guerra 06-144, em 31 de março de 1975, na administração do prefeito Wolney Leal de Melo.”*

Nessa época, já não circulavam trens de passageiros, apenas de carga.

Em relatório da RFFSA, de 1982, o engenheiro Sérgio Marchesini indicou que as casas da Estação de Propriá eram ocupadas por Severino Matias da Silva, artífice especial de eletricidade, e Aloísio Gomes de Siqueira, agente especial de Estação, e que havia uma casa livre. No antigo pátio da estação, residiam: José dos Santos Alves, ferroviário; Cícero Paulo da Silva, conservador de via permanente; Ednaldo dos Santos, conservador de via permanente; e Joana Gonzada de Moura, viúva do feitor Manoel. O dormitório dos maquinistas estava ocupado pelo Tiro de Guerra. O relatório indica, ainda, a existência de: depósito de eletrotécnica; cabine de sinalização, próxima ao Hotel Velho Chico; subestação com transformador de alta voltagem, desativada e em péssimo estado de conservação; sanitários dentro da área do Tiro de Guerra; e um girador para vagões, também na área do Tiro de Guerra.

A Estação Ferroviária de Propriá esteve sob administração da *Cia. Chemins de Fer Federaux du L'Est Brésilien*, entre 1915 e 1935, da V. F. F. Leste Brasileiro, entre 1935 e 1975 e da RFFSA, de 1975 até 1996. De acordo com o IPHAN, se encontra atualmente abandonada e depredada, com trilhos.<sup>25</sup> A estrutura é em concreto armado e as paredes em alvenaria, e o revestimento em reboco e tinta. As esquadrias são classificadas pelo IPHAN como em “ruínas”. Não há nenhuma proteção para o bem, nem vigilância.

A Estação encontra-se paralela e bem próxima à BR-101, na entrada da área urbana. A região ao longo da rodovia possui ocupação mista e rarefeita, com lojas de autopeças, postos de gasolina, pequenas concentrações residenciais, um estádio esportivo e um antigo terminal de ônibus.

Do outro lado da Estação, ao longo de uma rua não pavimentada que corre paralela aos trilhos, há ocupação residencial dispersa, e uma distribuidora da Coca-Cola. O imóvel em questão destaca-se do entorno, implantado livremente numa área plana e descampada, sem construções mais próximas.

Embora não haja um conjunto ferroviário no local com unidade, há várias construções correlatas, próximas a Estação, ao longo da BR-101: uma antiga vila ferroviária, um pequeno viaduto rodoferroviário, a guarita do Hotel Velho Chico e a Ponte da Divisa Estadual sobre o Rio São Francisco.

Não há registros iconográficos ou documentais que indiquem restaurações e intervenções realizadas nos bens, ou mesmo que remetam às suas características originais. Contudo, o estado precário de conservação pode ser considerado como uma alteração em si, uma vez que se perderam elementos construtivos originais, tais como esquadrias, aplique em alto relevo, e partes de algumas paredes.

Veremos mais detalhadamente as características dos edifícios do Patrimônio Industrial da cidade nas fichas de levantamento fotográfico a seguir.

<sup>25</sup> <portal.iphan.gov.br>



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - PROPRIÁ

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 01: ANTIGA INSTALAÇÃO DA FÁBRICA - PROPRIÁ



## OBSERVAÇÕES

**Identificação:** fachada principal da antiga Instalação da Fábrica - Propriá.

**Data de construção:** 1913

**Características gerais:** Antigas instalações da fábrica com amplos galpões e alta chaminé. A fachada principal é composta por platibanda escalonada com poucos elementos decorativos. Marcação com faixas horizontais em alto relevo com dimensões distintas entre nas esquadrias e a parte superior da platibanda dão ritmo a fachada. O nome da empresa com fonte característica do estilo Art Decó.

**Tipo de cobertura:** Sem acesso. Na vista das fachadas posteriores, notamos que os galpões possuem frontão triangular, paredes de tijolo cerâmico maçico, telhado duas águas, com cumeeira perpendicular ao eixo da rua, com telhas cerâmicas.

**Interior:** Sem acesso

**Estado de conservação:** fachada principal - Bom. Demais fachadas - Regular.

**Proteção existente:** Nenhuma



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - PROPRIÁ

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 01: ANTIGA INSTALAÇÃO DA FÁBRICA - PROPRIÁ



Fachadas posteriores – Chaminé de tijolo cerâmico maciço. Galpões com frontão triangular, paredes de tijolo cerâmico maciço, telhado duas águas, com cumeeira perpendicular ao eixo da rua, com telhas ceramicas. Originalmente, tinham um grande portão de acesso para carga e descarga de materiais. Vemos que o fechamento das aberturas originais foram feitos com tijolo vazado típicos de período posterior à construção dos edifícios. Foto: Suzete Bomfim, 2013.



Fachadas posteriores - Galpões com frontão triangular, telhado duas águas, com cumeeira perpendicular ao eixo da rua, com telhas ceramicas. Originalmente, tinham um grande portão de acesso para carga e descarga de materiais. Vista das chaminés. Foto: Suzete Bomfim, 2013.



Fachadas posteriores – Outros galpões do complexo fabril com platibanda reta, telhado duas águas, com cumeeira paralela ao eixo da rua, com telhas ceramicas, porém, a maior parte do telhado está demolida. Todos os vãos foram fechados com parede de alvenaria. Vista das chaminés. Foto: Suzete Bomfim, 2013.



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - PROPRIÁ

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 02: CASAS DA VILA OPERÁRIA DA ANTIGA FÁBRICA



Tipologia 01

## OBSERVAÇÕES

**Identificação:** Algumas tipologias encontradas nas antigas casas da Vila Operária da antiga Fábrica em Propriá.

**Data de construção:** Meados da década de 1910 e 1920.

**Características gerais:** Tipologia 01 - Casa térrea, isolada, no alinhamento da rua, a tipologia apresenta uma porta e uma janela em madeira com caixilho de vidro. A platibanda apresenta pequenos recortes geométricos e detalhes em alto e baixo relevo, também com motivos geométricos, característicos. Edificação sofreu descaracterização ao longo dos anos. Tipologia 02 - Casas térreas no alinhamento da rua. Construídas em alvenaria de tijolos. Os detalhes na fachada são discretos, como apliques decorativos, em baixo e alto relevo, e motivos geométricos na platibanda. As portas e janelas possuem cercadura reta, também característicos do ecletismo. A fachada lateral sofreu descaracterização ao longo do tempo, como fechamento e abertura de portas e janelas, tirando a simetria e a unidade do conjunto. Alguns trechos muito descaracterizados. Tipologia 03 - Casa térrea, isolada, no alinhamento da rua, a tipologia apresenta uma porta e uma janela em madeira. Sua fachada, em linha reta, possui detalhes apenas em alto e baixo relevo com motivos geométricos. A platibanda apresenta pequenos recortes geométricos. Provavelmente, as casas idênticas ao lado foram demolidas.

**Tipo de cobertura:** Sem acesso. Provavelmente, cobertura característica do período, com estrutura de madeira e telha cerâmica tipo colonial.

**Interior:** Sem acesso

**Estado de conservação:** Regular

**Proteção existente:** Nenhuma



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - PROPRIÁ

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 02: CASAS DA VILA OPERÁRIA DA ANTIGA FÁBRICA



Tipologia 02



Tipologia 03



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - PROPRIÁ

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 03: ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE PROPRIÁ.



## OBSERVAÇÕES

**Identificação:** Antiga Estação Ferroviária de Propriá.

**Data de construção:** Inauguração em 1915.

**Características gerais:** Fachada simétrica, composta de três volumes, o do meio mais recuado, com acesso principal realizado pelo corpo central por meio de grande porta com acabamento o nome da Estação em alto relevo. Platibanda reta, com elementos decorativos como frisos em alto e baixo relevo característicos do ecletismo. Era construída em cantaria de pedra e alvenaria de tijolos. Revestimento de reboco e pintura.

**Tipo de cobertura:** Estrutura de madeira e telha cerâmica tipo colonial.

**Interior:** No período da visita, edifício com portas e janelas abertas, com paredes quebradas e com rachaduras e eflorescências, estrutura do telhado de madeira aparente.

**Estado de conservação:** Regular/Ruim.

**Proteção existente:** Sem referência.



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - PROPRIÁ

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 03: ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE PROPRIÁ.



Fachada lateral, com descaracterização da sua forma original, por intervir no modelos da esquadria original e tirando a simetria do edifício. Foto: Suzete Bomfim, 2013.



Detalhe da fachada – Nome da Estação. Foto: Suzete Bomfim, 2013.



Detalhe da cobertura – Estrutura de madeira, com tesouras e telha cerâmica tipo colonial. Foto: Suzete Bomfim, 2013



Detalhe do interior do edifício da antiga Estação – Paredes quebradas e com rachaduras e eflorescências. Foto: Suzete Bomfim, 2013.



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - PROPRIÁ

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 04: NOVA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE PROPRIÁ.



Fachada lateral da "Nova" Estação Ferroviária de Propriá. Trilhos paralelos à plataforma da Estação.  
Foto: Suzete Bomfim, 2013.

## OBSERVAÇÕES

**Identificação:** Nova Estação Ferroviária de Propriá. A primeira Estação Ferroviária que há registro em Propriá foi inaugurada em 1915. Porém, segundo relatórios da RFFSA, a antiga estação foi desativada e ficou a cargo do governo municipal e se tornou um quartel. Atualmente está abandonada.

**Data de construção:** Inauguração em 1973.

**Características gerais:** Base da plataforma e demais elementos estruturais de concreto armado, paredes em alvenaria, algumas paredes em ruínas, sem revestidos, não possuem mais as portas e janelas. Ainda percebemos as linhas retas da estrutura e da marquise, indicando influencia das linhas modernistas.

**Tipo de cobertura:** No momento da visita não havia cobertura. Apenas a estrutura de concreto, tipo laje, que provavelmente deveria receber algum tipo de proteção como telhas de fibrocimento.

**Interior:** Construção abandonada, paredes quebradas e as demais com rachaduras e infiltrações.

**Estado de conservação:** Ruim

**Proteção existente:** Nenhuma





## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - PROPRIÁ

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 05: ANTIGA VILA FERROVIÁRIA



### OBSERVAÇÕES

**Identificação:** Vila Ferroviária, próxima à Nova Estação Ferroviária e antiga cabine de controle.

**Data de construção:** Sem referência.

**Características gerais:** Casas isoladas em fila, com distância de aproximadamente 8 metros, de ambos os lados. Fachada com apenas uma porta e uma janela, sem elementos decorativos. Acesso por meio de uma varanda sacada, coberta por pequeno telhado duas águas com as mesmas características da cobertura posterior da casa. Construção de alvenaria de tijolos maciços e acabamento em reboco e pintura.

**Tipo de cobertura:** Estrutura de madeira aparente, tipo duas águas, com telha cerâmica tipo colonial, com cumeeira perpendicular ao eixo da rua. Havia uma varanda sacada, que era coberta por outro pequeno telhado duas águas com as mesmas características.

**Estado de conservação:** Ruim

**Proteção existente:** Nenhuma



## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM SERGIPE - PROPRIÁ

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO / ICONOGRÁFICO

FICHA 05: ANTIGA VILA FERROVIÁRIA



Casas abandonadas da Vila Ferroviária do complexo de Propriá.  
Foto: Suzete Bomfim, 2013.



Casas abandonadas da Vila Ferroviária do complexo de Propriá.  
Foto: Suzete Bomfim, 2013.



Casas abandonadas da Vila Ferroviária do complexo de Propriá. Foto: Suzete Bomfim, 2013.



Neste capítulo, foram revelados os exemplares do Patrimônio Industrial encontrados em cinco cidades Estado de Sergipe: Aracaju, São Cristóvão, Maruim, Riachuelo e Própria. Estas foram escolhidas por possuírem tanto arquitetura fabril quanto ferroviária, a delimitação dos estudos de caso foi necessária, pois haviam algumas cidades com exemplares somente de arquitetura fabril, como por exemplo o caso de Neópolis, e vinte e uma cidades com resquícios da arquitetura ferroviária. Então, resolvemos pesquisar as cidades que possuíam os dois tipos de arquitetura, incluídas no que foi definidos como "Patrimônio Industrial". Com base em pesquisas documentais e bibliográficas, procuramos mostrar tanto os principais elementos históricos como o início do processo de implantação industrial e ferroviária de cada cidade estudada.

Quanto a Aracaju, vimos que o Bairro Industrial contribuiu para o crescimento da cidade para a zona norte, e a implantação do complexo ferroviário no Bairro Siqueira Campos, provocou o mesmo efeito na direção oeste. O processo de industrialização ampliou as possibilidades de melhora da qualidade de vida da população residente no entorno na zona central. A criação de parques, passeios públicos - e sobretudo, a construção do Porto para escoamento da produção fabril - produziram melhorias nos espaços públicos da cidade. Contudo, devido ao crescimento desordenado nas décadas seguintes, surgiram outros bairros como o "Porto Dantas" , e a "Palestina" que acabaram se integrando ao Bairro Industrial e este perdeu seus limites urbanos originais. Destacamos o processo de demolição rápida dessa arquitetura fabril e ferroviária, onde muitas casas de vilas operárias e alguns galpões e chaminés de fábricas já não existem.

Em São Cristóvão a chegada das indústrias e ferrovias foi importante para reerguer a cidade economicamente, pois esta tinha sido destituída do status de capital do Estado. A estação ferroviária e os dois complexos fabris instalados na primeira metade do século XX, foram implantadas de forma equidistante do centro histórico, contribuindo também para o

crescimento urbano da cidade. Muitos exemplares desse período também foram demolidos, como por exemplo a maioria das casas da vila operária da Fábrica São Gonçalo.

Na cidade de Maruim, notamos uma característica peculiar, no auge na produção açucareira, chegou a possuir 15 engenhos. No entanto, a chegada das ferrovias provocou sua decadência econômica. Antes, era um centro comercial distribuidor de mercadorias, fazia a ligação entre a capital e os municípios do interior do Estado. Após a inauguração do ramal ferroviário, a construção da ferrovia com fretes mais baixos e transporte mais rápido, tornou a prática de circulação de mercadorias mais direta entre as cidades e a capital. Quanto à sua arquitetura industrial, foram demolidas as casas da vila operária, e a estação ferroviária.

Riachuelo foi a cidade em que a implantação e localização dos complexos fabril e ferroviário foram mais distintos. Nas demais cidades tais complexos sempre estavam mais próximos a área central. Neste caso, o bairro operário era um povoado distante e também a estação ferroviária ficaram equidistantes cerca de 6km da cidade. Provavelmente pela distância do centro da cidade, o complexo fabril foi encontrado em bom estado de conservação e com maior quantidade de equipamentos urbanos, foi o bairro operário encontrado com melhor unidade.

Em Propriá, houve um período de crescimento econômico, era chamada de "princesinha do São Francisco", por estar localizada às margens do rio e ter se tornado a cidade de maior importância do norte do Estado. Ainda existem muitos exemplares da arquitetura industrial, alguns em péssimo estado de conservação, mas que ainda indicam a sua época aérea.

Procuramos identificar, ao percorrer as cinco cidades, onde ainda existiam indícios da habitação operária, por meio das vilas fabris e ferroviárias. Notamos que, apesar de possuírem tipologias semelhantes, a implantação e localização de tais núcleos urbanos, tanto próximas aos centros urbanos quanto às estações ferroviárias, fizeram a grande diferença no que diz respeito ao seu estado de conservação. Com a



decadência das ferrovias, a maioria das vilas ferroviárias foi abandonada, muitas delas foram demolidas. No entanto, as vilas fabris, por estarem inseridas no contexto urbano das cidades, por terem sido patrimônio privado das Fábricas, e, na falência de algumas, as casas foram usadas como forma de pagamento de indenização, tais vilas foram mais bem preservadas. Muitas são hoje de propriedade particular, mas ainda mantêm uma unidade, já não mais encontradas nas vilas ferroviárias do Estado.

Quanto às Estações, algumas já foram demolidas. Contudo, as encontradas - apesar do estado de conservação ruim ou regular - ainda possuem algumas características originais e são passíveis de recuperação. Já as Fábricas, por terem sido ao longo das décadas passadas por vários empresários, são as que estão em melhor situação. Porém, vimos o caso da demolição no final de 2013 da fábrica Sergipe Industrial, e como nenhuma delas recebeu algum tipo de proteção, as que restam também podem passar pelo mesmo processo.

Vale ressaltar, ainda, que tais exemplares da arquitetura industrial possuem extensos complexos que são testemunhos da formação das cidades, de transformações sociais e econômicas, e atualmente, estão sujeitos ao esquecimento e à ruína, antes mesmo de um estudo aprofundado. A arquitetura resultante desse processo - voltada tanto às unidades de produção quanto aos meios de transporte e todo complexo de outras construções ligadas às atividades fabris e ferroviárias, como habitações, escolas, igrejas etc. - é de grande interesse, não somente para a história da arquitetura, mas também para a história socioeconômica, da engenharia, da indústria, da técnica, entre outros. Desejamos que o trabalho aqui apresentado seja apenas o início de uma série de pesquisas sobre o Estado de Sergipe.





CONSIDERAÇÕES FINAIS



## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A História geralmente se manifesta não apenas por documentos, nomes e datas marcantes, mas também por conjuntos arquitetônicos e urbanos. Tais conjuntos revelam a cultura e memória de um povo num determinado período. A arquitetura pode ser encarada como documento histórico, pois por meio dela pode-se resgatar, analisar e compreender uma infinidade de coisas, tais como técnicas construtivas, estilos, necessidades sociais e culturais, influências de outras culturas.

Por meio do estudo das edificações e conjuntos urbanos de determinada época, conseguimos entender a evolução de uma sociedade. Contudo, ao desprezar tais conjuntos e deixá-los desaparecer, em pouco tempo, informações valiosas podem ser perdidas.

Dentro do universo dos bens considerados Patrimônio Histórico, tanto as fábricas e vilas operárias quanto as Estações e vila ferroviárias inserem-se num contexto mais recente, no qual vários pesquisadores agruparam os exemplares sob o título de *"Patrimônio Industrial"*. São bens construídos ou produzidos, após a Revolução Industrial, que evidenciam as novas formas de produção, os usos de técnicas construtivas, a sua destinação - fábricas, depósitos, ferrovias, habitação operária, entre outros - e os materiais industrializados. Alguns pesquisadores também os conceituaram como *"monumentos industriais"* ou denominaram seus estudos de *"arqueologia industrial"*. A origem dos estudos, na Inglaterra, a discussão sobre o Patrimônio Industrial também estava vinculada à arquitetura ferroviária e aos edifícios erguidos com elementos pré-fabricados, além dos objetos desse período como máquinas.

O pesquisador Denio Benfatti afirmou que,

*"O patrimônio arquitetônico resultante do processo de industrialização abrange uma grande variedade de tipos, como exemplos das fábricas ou complexos destinados ao transporte ferroviário. E, é comum que se trate imensas superfícies em áreas hoje centrais de numerosas cidades, e,*

*por conseguinte, que apresentem, grande interesse e, mesmo, urgência, para projetos estratégicos de requalificação urbana e territorial."*<sup>1</sup>

O debate contemporâneo sobre a conservação e/ou restauração desses bens, no contexto das teorias de restauração, é grande e ainda polêmico. No entanto, vale ressaltar que, além dos monumentos considerados de valor, os conjuntos até recentemente tidos como de menor relevância, como a arquitetura industrial, também passaram a ser valorizados e estudados. Porém, na prática, podemos verificar ações que não respeitam o patrimônio industrial e ferroviário como documentos históricos, sua configuração, suas características materiais ou especificidades. As intervenções atuais que vemos pelo Brasil, muitas vezes são resultado de especulação imobiliária e econômica, associada à política e favorecimento de determinados grupos, mostrando também o desconhecimento sobre seus valores patrimoniais.

Como estabelecer parâmetros cronológicos e elaborar registros e estudos? Como determinar "o que" e "por quê" preservar? São perguntas que nos fazemos ao desenvolver uma pesquisa como esta. Nos últimos anos tem ocorrido uma série de iniciativas de movimentos sociais comunitários pela preservação de antigas fábricas e espaços industriais e operários. Em São Paulo, por exemplo, ações em torno na Vila Maria Zélia - vila operária próxima ao Brás e Mooca -, do Cotonifício Crespi na Mooca, Companhia Nitro Química em São Miguel Paulista e as fábricas Matarazzo, Petybom e Melhoramentos, na Lapa, são alguns exemplos dessas mobilizações que buscam, entre outras coisas, preservar a memória dos trabalhadores, brasileiros e imigrantes que contribuíram para a riqueza e o desenvolvimento da cidade.

Tais iniciativas juntamente com outras algumas regiões do país estimularam um grupo de acadêmicos de diferentes áreas - historiadores, sociólogos, arquitetos, etc. - e militantes comunitários a fundar em 2004, o Comitê Brasileiro de Preservação do Patrimônio Industrial (TICCIH-Brasil), seção nacional da organização internacional *The International Committee*

<sup>1</sup> BENFATTI, Denio. *"Patrimônio Ferroviário e Política Pública"*. Artigo disponível em <http://periodicos.puc-campinas.edu.br/seer/index.php/oculum/article/view/1742>



*for the Conservation of the Industrial Heritage - TICCIH*, já comentado. Entre os objetivos deste comitê está o apoio às iniciativas de preservação industrial, proporcionando suporte às comunidades e, eventualmente, aos órgãos responsáveis do poder público. Além disso, deve servir também como organização de estudos e pesquisa, divulgando da causa preservacionista, articulando comunidades, organizações da sociedade civil, entidades empresariais e sindicais, tanto na preservação desse patrimônio, quanto na busca de alternativas para a sua revitalização.

Mesmo com a fundação do TICCIH-Brasil e do esforço de órgãos como o IPHAN para inventariar o patrimônio ferroviário da maioria dos Estados, nosso país ainda possui diversos exemplares da arquitetura industrial que são pouco conhecidos e sem nenhuma proteção, não apenas a ferroviária como também a fabril.

Assim, tendo em vista a conservação do Patrimônio Industrial Brasileiro, esta pesquisa se concentrou em mostrar o acervo significativo existente no Estado de Sergipe, nas cidades que possuíam exemplares de arquitetura fabril e ferroviária. O Patrimônio Industrial da região Nordeste ainda possui muitos exemplares sem nenhum tipo de estudo mais aprofundado. Como vimos nos capítulos iniciais, os estudos sobre o tal patrimônio tiveram maior abrangência nas regiões Sul e Sudeste do Brasil. Esta tese de doutorado pretendeu revelar edifícios e conjuntos urbanos inéditos no meio acadêmico, e quis analisar tal patrimônio com um olhar atento também à habitação operária das vilas operárias e ferroviárias.

Atualmente, o Estado de Sergipe ainda conta com um legado da industrialização. Porém, durante os anos de desenvolvimento desta pesquisa, vimos a demolição de alguns ícones da arquitetura industrial nas cidades pesquisadas. A cada viagem realizada, algo era destruído e em alguns casos não houve sequer a chance de fotografar. Além disso, havia pouquíssima documentação existente sobre a maioria dos edifícios apresentados. A ânsia de registrar a arquitetura ferroviária e fabril encontrada, antes da sua extinção, demandou muito tempo, e resolvemos assumir o risco de discutir sobre os conceitos e atribuições de valor patrimonial a cada um dos edifícios

apresentados em outro momento, numa próxima pesquisa.

Procuramos identificar onde ainda existiam indícios da habitação operária por meio das vilas fabris e ferroviárias. Notamos que, apesar de possuírem tipologias semelhantes, a implantação e localização de tais núcleos urbanos - tanto próximas aos centros urbanos quanto às estações ferroviárias - fizeram grande diferença no que diz respeito ao seu estado de conservação. Com a decadência das ferrovias, a maioria das vilas ferroviárias foi abandonada, muitas delas foram demolidas. No entanto, as vilas fabris, por estarem inseridas no contexto urbano das cidades, por terem sido patrimônio privado das Fábricas, e, na falência de algumas, as casas foram usadas como forma de pagamento de indenização, foram mais bem preservadas. Muitas destas vilas fabris são hoje de propriedade particular, mas ainda mantêm uma unidade, já não mais encontrada nas vilas ferroviárias do Estado.

Diante desse cenário, seria necessária a implantação de um programa de educação patrimonial para os habitantes de cada uma das cidades. Não apenas ao trabalhar o monumento como objeto isolado, mas que considerasse a valorização da cidade como um todo, gerando maior grau de conscientização da população e sentimentos de pertencimento e propriedade necessários para a preservação dos conjuntos urbanos. Com isso, muitas das alterações encontradas nas fachadas como aplicação de piso cerâmico, por exemplo, seriam evitadas.

Ao fim da pesquisa, vimos que o objetivo principal desse trabalho foi atingido, pois revelou e analisou de forma inédita o Patrimônio Industrial de cinco cidades do Estado de Sergipe, atentando para sua ameaça de extinção. Houve muita dificuldade para documentar os exemplares, pois muitos já foram demolidos sem nenhum tipo de estudo.

Quanto à pesquisa bibliográfica, documental e de campo, destacamos que na maioria dos edifícios analisados não foi permitido o acesso físico ao interior, sendo assim impossível fazer o levantamento cadastral para produção de plantas-baixas. Vale ressaltar, ainda, a dificuldade encontrada para achar documentos sobre as cidades de Maruim, Riachuelo e Propriá.

O capítulo I percorreu sobre o referencial teórico sobre o surgimento





e crescimento do Patrimônio Industrial, desde seu surgimento na Europa, passando pela Revolução Industrial, até sua chegada no Brasil. Destacamos o fato de que os modelos dos pensadores urbanos do século XIX concretizaram poucas das suas aspirações - em grande parte devido ao caráter repressivo e à falta de conexão com a realidade socioeconômica da época - e as primeiras soluções vieram do setor privado, num período pré- Revolução Industrial.

O capítulo II mostrou os principais modelos da arquitetura fabril e ferroviária, novos tipos arquitetônicos - como fábricas e estações ferroviárias - e o que foi criado para dar suporte a essas novas tipologias, como novas técnicas construtivas e novos materiais. Assim como analisou as principais características da habitação operária, como sua origem conceitual a partir do pensamento de Foucault.

O capítulo III explicou sobre o processo de industrialização no Nordeste do Brasil e suas especificidades, como o clima e os "roçados" para agricultura de subsistência em algumas vilas. Exemplificou com casos em Alagoas (Pedra), Pernambuco (Paulista) e Paraíba (Rio Tinto) como a implantação das indústrias e ferrovias desenvolveram a região. Por fim, o capítulo destacou como foi o processo de industrialização no Estado de Sergipe, utilizando parte do material desenvolvido na dissertação de mestrado concluída em 2007.

O capítulo IV, revelou de forma inédita, os exemplares do Patrimônio Industrial de cinco cidades Estado de Sergipe: Aracaju, São Cristóvão, Maruim, Riachuelo e Própria. Estas foram escolhidas por possuírem tanto arquitetura fabril quanto ferroviária, a delimitação dos estudos de caso foi necessária, pois haviam algumas cidades com exemplares somente de arquitetura fabril, como por exemplo o caso de Neópolis, e vinte e uma cidades com resquícios da arquitetura ferroviária. Então, resolvemos pesquisar as cidades que possuíam os dois tipos de arquitetura, incluídas no que foi definidos como "Patrimônio Industrial". Com base em pesquisas documentais e bibliográficas, procuramos mostrar tanto os principais elementos históricos como o início do processo de implantação industrial e ferroviária de cada cidade estudada.

Como visto, tais conjuntos que compõem o Patrimônio Industrial do Estado de Sergipe não são "restos" arquitetônicos ou urbanísticos desprovidos de valor. Eles são o testemunho vivo de um período histórico importante, marcado pelo início da industrialização do Nordeste do Brasil e, igualmente caracterizado pelas forças produtivas e relações de produção e escoamento então vigentes. Preservar tal patrimônio é uma tarefa fundamental. Porém, definir a melhor maneira de fazê-lo não é fácil. A presente tese cumpre com seu papel contribuindo para revelar exemplares ainda desconhecidos no mundo acadêmico. Mostrou que o material apresentado ainda possui significados para os moradores das regiões estudadas, e por meio dele é possível reconstruir vários momentos do passado e reforçar a identidade local. E na esperança de incentivar futuras pesquisas mais detalhadas sobre cada cidade apresentada.

Enfim, concluo com a citação de PEVSNER que diz

*"Devemos" soa mais adequado para um sermão do que para um livro de história. (...). Escrever história é um processo de seleção e avaliação. Para evitar que isso seja feito arbitrariamente, o historiador não deve nunca esquecer a ambição de Ranke de escrever os fatos "como eles realmente aconteceram". É preciso que se deixe ao leitor a decisão sobre se estas últimas páginas são ou não um tratamento justo dos problemas e soluções arquitetônicas "como realmente aconteceram".*"<sup>2</sup>

2 Pevsner, Nikolaus. *Panorama da arquitetura ocidental*. - São Paulo: Martins Fontes, 2002. p. 454



GLOSSÁRIO



## GLOSSÁRIO

### Termos usados para denominar os tipos de moradia para o trabalhador

A forma de discutir a moradia popular sofreu várias mudanças ao longo do tempo. A intenção de organizar esse glossário foi agrupar termos encontrados ao longo da pesquisa nas leituras - não cabiam ser detalhados nos primeiros capítulos - e também, exemplificar as diversas formas de morar do trabalhador nas diversas regiões do país.

De acordo com o "Dicionário Ilustrado de Arquitetura"<sup>2</sup>, de onde tiramos a maioria das ilustrações desse item, existem várias definições para diversas formas do morar operário, como:

• **Chalé** - 01. casa imitando o estilo suíço. Tem como principais características o uso da madeira como elemento estrutural e decorativo, a utilização de ornamentação rendilhada, particularmente o lambrequim. O emprego de telhado com duas águas com amplos beirais e a implantação em centro do terreno com empena voltada para a via pública. 02. casa pré-fabricada feita de madeira cuja principal característica é a cobertura que se estende até o chão formando vedações laterais. 03. No Rio de Janeiro, antigo tipo de edificação popular que utilizava a madeira como elemento de vedação. Foi muito frequente na cidade em fins do século XIX.

Foi proibida por legislação no início do século XX. 04. No interior do Rio Grande do Sul, casa de madeira rural ou campestre. Em todos os sentidos é usada às vezes a grafia francesa *Chalet*.

• **Casa Brejada** - No Norte, principalmente Ceará, casa modesta cujo chão é úmido por deficiência de impermeabilização do piso, utilizado por classes trabalhadoras

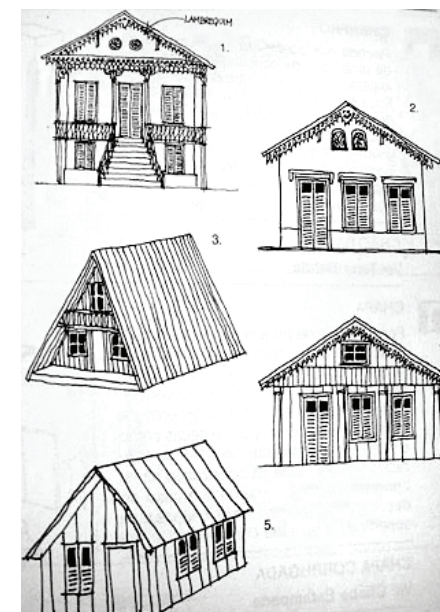
• **Casa de Cômodos** - Casa que contém várias unidades habitacionais formadas, cada uma delas, por um único compartimento, sem instalações sanitárias privativas e servidas por uma ou mais entradas comuns. Em geral, trata-se de um antigo prédio deteriorado subdividido por seu proprietário para locação. Frequentemente são encontradas em antigas áreas centrais das cidades, que se tornaram decadentes com o



Casa Brejada. Fonte: Dicionário Ilustrado de Arquitetura. Ed. ProEditores, 2o Edição. São Paulo, 2000.

1 Parte das informações apresentadas neste item foram pesquisadas na ocasião da elaboração da dissertação de mestrado: BOMFIM, Suzete Santos. *A Moradia do operário no Brasil. O caso da Vila Santa Cruz, Estância/SE*. Dissertação de Mestrado. Universidade de Brasília, Brasília, 2007.

2 ALBERNAZ, Maria Paula. Lima, Cecília Modesto. *Dicionário Ilustrado de Arquitetura*. Ed. ProEditores, 2o Edição. São Paulo, 2000. Ilustrações usadas nesse capítulo, das páginas: 127-129; 185; 305; 383; 397; 422-424; 443; 564; 574.



Chalé. Fonte: Dicionário Ilustrado de Arquitetura. Ed. ProEditores, 2o Edição. São Paulo, 2000.

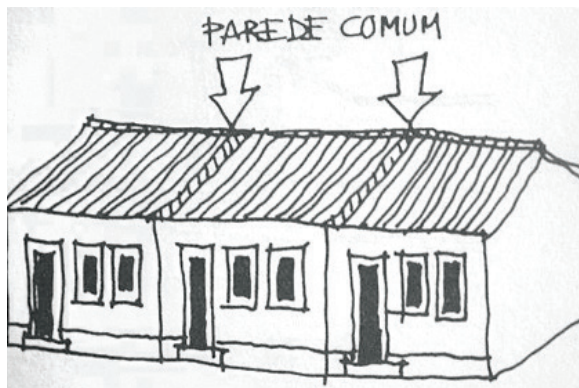


Casa de cômodos. Fonte: Dicionário Ilustrado de Arquitetura. Ed. ProEditores, 2o Edição. São Paulo, 2000.



tempo. No Rio de Janeiro e São Paulo, em fins do século XIX, constituía uma das principais alternativas de moradia para a população pobre.

- **Casa de Parede-Meia** - Casa que possui uma de suas paredes externas, usualmente lateral, em comum com a casa vizinha. Em geral, a expressão refere-se a casas bem modestas. As casas geminadas e as casas corridas são casas de parede-meia.



Casa de Parede-Meia. Fonte: Dicionário Ilustrado de Arquitetura. Ed. ProEditores, 2o Edição. São Paulo, 2000.

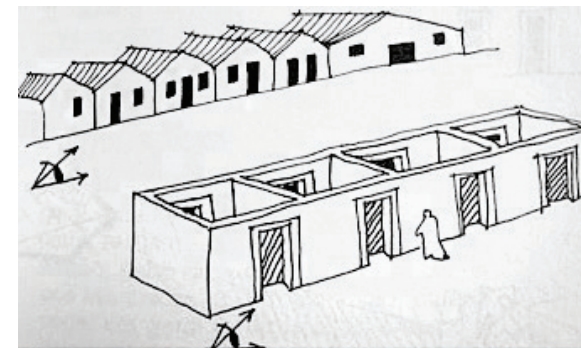


Casa de Torrões. Fonte: Dicionário Ilustrado de Arquitetura. Ed. ProEditores, 2o Edição. São Paulo, 2000.

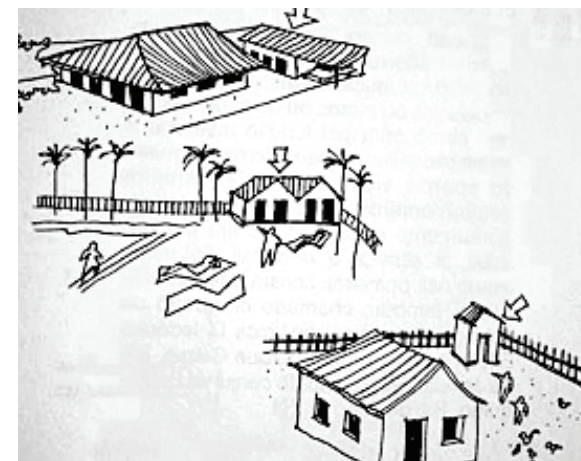
- **Casa de Torrões** - Casa humilde encontrada na campanha gaúcha. É feita com blocos maciços de argila empilhados. Conserva o capim proveniente dos solos argilosos que serve para vedar as juntas entre os blocos. Suas paredes são baixas. Possui cobertura de quatro águas feita de palha. Seu piso é de chão batido. Constitui um tipo tradicional de edificação da região atualmente em vias de desaparecimento.

- **Casas Corridas** - conjunto formado por mais de duas casas implantadas de modo a terem suas paredes laterais em comum com as casas vizinhas, resultando em telhado único para todas as unidades. Em geral, as casas possuem ainda fachadas frontais no mesmo alinhamento. Em muitos casos, as casas são idênticas internamente.

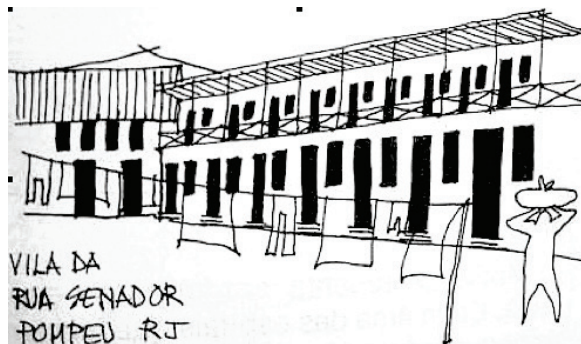
- **Edícula** - Construção complementar à edificação principal, sem comunicação interna com esta e de menor porte. Comumente é utilizada em residências unifamiliares como lavanderia, garagem e dependências de empregados ou de hóspedes. Em antigas



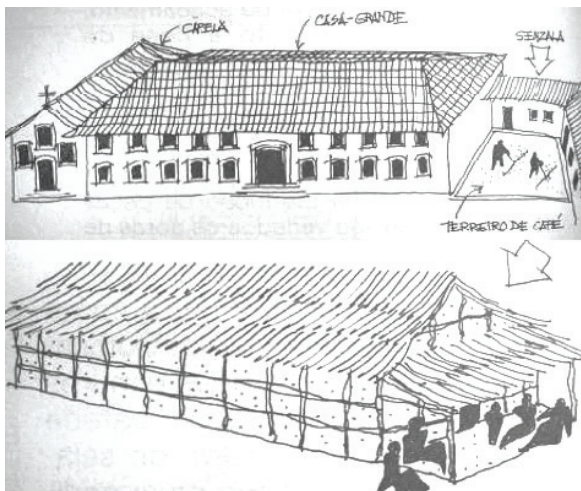
Casas Corridas. Fonte: Dicionário Ilustrado de Arquitetura. Ed. ProEditores, 2o Edição. São Paulo, 2000.



Edícula. Fonte: Dicionário Ilustrado de Arquitetura. Ed. ProEditores, 2o Edição. São Paulo, 2000.



Habitação Coletiva. Fonte: *Dicionário Ilustrado de Arquitetura*. Ed. ProEditores, 2ª Edição. São Paulo, 2000.



Senzala. Fonte: *Dicionário Ilustrado de Arquitetura*. Ed. ProEditores, 2ª Edição. São Paulo, 2000.

casas urbanas e em casas humildes no interior constitui muitas vezes o compartimento de W.C. Porém, a maioria das vezes era utilizado como moradia de empregados.

- **Habitação coletiva** - Habitação destinada ao uso residencial de um grupo de pessoas, usualmente não unidas por laços familiares, ligadas por interesses diversos.

- **Palafita** - 1. Conjunto de estacas, em geral de paus roliços ou madeira em bruto, fincadas firmemente no solo, sustentando edificações implantadas em terrenos alagados, sujeitos a inundações, ou em áreas com água. É também chamada estacaria. 2. Por extensão, nome dado às casas construídas sobre palafita.

- **Senzala** - 1. Antigamente, cada uma das unidades de moradia dos escravos no Brasil colonial. 2. Por extensão, construção que servia de alojamento para os escravos negros em fazendas e casas senhoriais no Brasil colonial e imperial. Nos engenhos de açúcar, localizava-se entre as edificações da Casa-Grande e da Casa-de-Engenho. Nas fazendas de café situava-se em um dos lados do terreno que circundava o terreiro para secagem de café. Comumente era feita de taipa, tinha forma retangular alongada e possuía uma única entrada com porta baixa e estreita. Em geral, tinha cobertura de telha, às vezes de palha, e chão de terra batida. Frequentemente dispunha de vários quartos grandes destinados aos solteiros e de alguns menores para casados. Não tinha instalações sanitárias e a cozinha situava-se na frente da edificação, sobre galeria coberta.

### Conceitos de Habitação para o Trabalhador

A definição mais ampla para o termo “Habitação” é espaço construído destinado à moradia. Pode ser unifamiliar ou multifamiliar, quando se destina a mais de um domicílio, como por exemplo, um edifício de apartamentos.<sup>3</sup>

Outras definições mais específicas para o termo “Habitação” podem ser encontradas no primeiro e segundo capítulos do livro *Origens da Habitação Social no Brasil*, de Nabil Bonduki:



Palafita. Fonte: *Dicionário Ilustrado de Arquitetura*. Ed. ProEditores, 2ª Edição. São Paulo, 2000.

<sup>3</sup> Ibid. p. 305



- **Habitação Popular** - um termo genérico que define uma determinada solução de moradia para a população de baixa renda.

- **Habitação Subnormal** - Utilizada pela prefeitura de São Paulo para definir a moradia que não oferece as condições mínimas de segurança, espaço e salubridade.

- **Habitação de Interesse Social** - Utilizada pelo extinto Banco Nacional da Habitação (BNH), envolvendo seus programas para as faixas de menor renda.

- **Habitação de Baixo custo** (*Low-Cost Housing*) - Utilizado para designar habitação a baixo custo, sem ser, necessariamente, habitação para população de baixa renda.

- **Habitação para população de baixa renda** - conceito semelhante ao de habitação social, ou seja, direcionado especificamente para a população de menor renda.<sup>4</sup>

Já segundo a Secretaria Nacional de Habitação<sup>5</sup>, existem ainda os conceitos de moradia que são aplicados aos estudos de Déficit habitacional e Inadequação de moradia, como:

- **Domicílio Rústico:** sem paredes ou com paredes aparelhadas.
- **Domicílio improvisado:** todos os locais destinados a fins “não residenciais”, mas que servem como moradia.
- **Co-habitação:** domicílio onde residem família diferentes (compartimentos cedidos ou alugados).

Observando a Habitação Popular no seu conceito mais genérico, notamos o abrangente universo de soluções encontradas pela própria

4 Definições retiradas da leitura do primeiro e segundo capítulos do livro: BONDUKI, Nabil Georges. *Origens da Habitação Social no Brasil. Arquitetura Moderna, Lei do inquilinato e difusão da casa própria*. São Paulo: Estação Liberdade, FAPESP, 1998.

5 MINISTÉRIO DAS CIDADES, Secretaria Nacional de Habitação. *Déficit Habitacional no Brasil - Municípios Selecionados e Microrregiões Geográficas*. Fundação João Pinheiro, Belo Horizonte: 2004. p. 7-9.

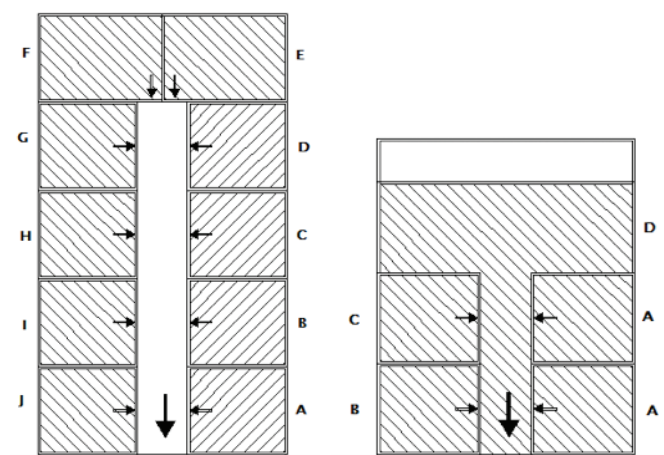
população, e posteriormente pelo Estado e pela iniciativa privada. Na produção vernacular tem-se:

- **Favelas** - Segundo Nestor Goulart, são barracos precários semelhantes aos mocambos. No Rio de Janeiro, no final do século XIX, a construção de barracos no “Morro da Providência da favela” foi feita com restos de demolição. As favelas se tornaram comuns em outras cidades, transformando-se em um dos tipos básicos de ocupação de terreno irregular.<sup>6</sup> Segundo o dicionário Houaiss<sup>7</sup>, o nome “favela” sugere, no regionalismo brasileiro, um conjunto de habitações populares que utilizam materiais improvisados em sua construção tosca, onde residem pessoas de baixa renda. Segundo Nascentes, a acepção ‘habitação popular’ surgiu após a campanha de Canudos. Os soldados ficaram instalados no morro da favela, que possuía este nome provavelmente por ali existir grande quantidade da planta favela. Ao voltarem ao Rio de Janeiro, pediram licença ao Ministério da Guerra para se estabelecerem com suas famílias no alto do morro da Providência e passaram a chamá-lo Morro da favela, por lembrança ou por alguma semelhança que encontraram com o morro de Canudos. Depois, o nome passou a ser usado de forma generalizada para ‘conjunto de habitações populares’.

- **Mocambos** - Termo regional, ainda segundo Nestor Goulart, para designar habitações instaladas irregularmente em terrenos públicos, perto de praias, mangues e às margens de córregos e rios. Predominante em algumas regiões do Nordeste, pelo clima quente, é uma forma de habitação mais precária que as “casinhas”. Muitas vezes não chegavam a ser revestidos com barro, sendo fechados por pedaços de madeira e outros restos de material encontrados

6 REIS, Nestor Goulart. *Habitação Popular no Brasil: 1880-1920*. São Paulo: FAPESP, cadernos de pesquisa do LAP, 1994. p.31

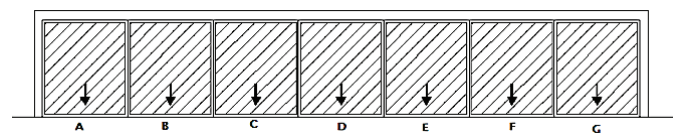
7 HOUAISS, Antonio. *O Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa*. Ed. Instituto Antônio Houaiss de Lexicografia Rio de Janeiro, 2001.



**Cortiço-Pátio**

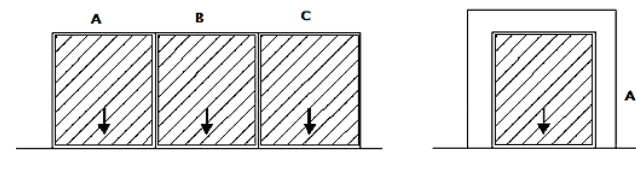
**Casa de cômodos**

Croquis do esquema de cortiço. Desenho: Suzete Bomfim.



**Contrafeitos**

Croquis do esquema de cortiço. Desenho: Suzete Bomfim.



**Casas em fita**

**Cortiço-Casinha**

Croquis do esquema de cortiço. Desenho: Suzete Bomfim.

na região.<sup>8</sup>

Na descrição do sociólogo Gilberto Freyre, os mocambos geralmente tinham cobertura de palha capaz de proteger os moradores do sol e das chuvas. Suas paredes eram feitas com duas ou três camadas de sapé. A disposição dos cômodos era muito simples: um quarto entre duas salas separadas por um corredor, ou um quarto e uma sala em "L". Todos os cômodos possuíam abertura para ventilar e iluminar, diferente das alcovas dos sobrados burgueses. Houve muita resistência da nova burguesia agrário-industrial com relação a esses novos tipos de habitação, porém, segundo certos estudiosos, era a solução mais adequada ao nosso clima.<sup>9</sup>

- **Casas precárias de periferia** - Construções executadas ao longo do tempo, de acordo com as possibilidades do proprietário, em 10 ou 20 anos, partindo de um núcleo mínimo, sempre precário.<sup>10</sup>

## Os tipos de Cortiço

A descrição dos vários tipos de habitação coletiva inclui muitos tipos de cortiço. São muitas as definições para Cortiço; o termo pode referir-se às diversas formas de habitação coletiva precárias, mas também às formas intermediárias: hotéis ou pensões, antes chamadas "estalagens". Os alvéolos repetidos da casa das abelhas - o cortiço - se comparam ao aglomerado de cubículos destinados à moradia.

Em 1886, existiam no Rio de Janeiro 1046 estalagens, acomodando mais de 46.000 pessoas. Os cortiços se tornaram a forma predominante de habitação no início do século XX. As cidades não eram segregadas, possuindo bairros residenciais mistos, com casarões onde morava a burguesia e cortiços bem próximos.

O relatório da Comissão de Exame e Inspeção das Habitações Operárias da prefeitura de São Paulo, em 1894, dizia:

*"A população triplicou em dez anos. Cuidar da unidade urbana, não já da habitação privada, mas daquela onde se acumula a classe pobre, a estalagem onde pulula a população operária, o cortiço como vulgarmente se chamam estas construções acanhadas, insalubres, repulsivas, algumas onde as forças vivas do trabalho se ajuntam*

8 REIS, Nestor Goulart. 1994. p.29

9 FREYRE, Gilberto. *Sobrados e Mocambos. Introdução à História da Sociedade Patriarcal no Brasil*. 8 ed. Recife: Record, 1990, p. 153-207

10 REIS, Nestor Goulart. p.35



*em desmedida, fustigada pela dificuldade de viver, numa quase promiscuidade que a economia lhes impõe, mas que a higiene repele.”<sup>11</sup>*

Podemos classificar os tipos de moradia em:

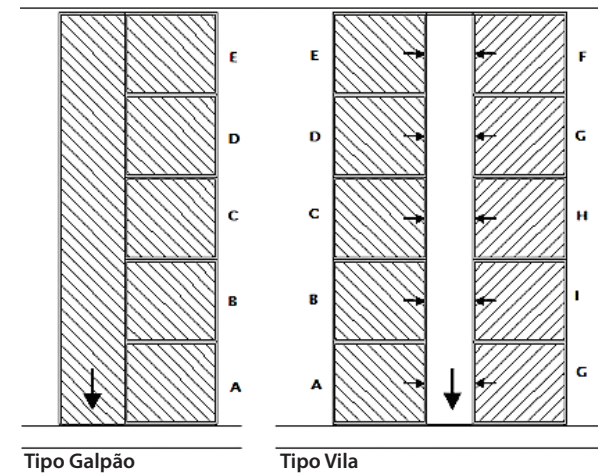
- **Cortiços em Casarão** - Subdividido em cubículos, onde cada um deles era considerado moradia: 1. Casarão + meias-águas (chamados também de cortiço de quintal); 2. Casarão + meias-águas + porão; 3. Casarão + porão.

- **Porões isolados + casarão com habitação normal** - no caso, o dono da residência apenas alugava o porão.

- **Cortiços em “viegas ou avenidas”** - Eram cortiços chamados ironicamente de “avenidas”, pois apresentavam no seu exterior uma fachada de residência comum, possuindo no interior conjuntos de pequenas habitações, que abriam para uma rua particular ou viega. Ao fundo havia um espaço maior de uso coletivo, onde estavam os tanques de lavar roupa e as latrinas de uso coletivo; a maioria desses cortiços era desprovida de instalações sanitárias particulares. Mas também havia formas mais elaboradas desse tipo de cortiço-avenida, com portões de entrada vistosos, acesso de veículos, e habitações com banheiro e cozinha próprios. Essas exceções eram encontradas no Rio de Janeiro, nos bairros Botafogo e Flamengo, e em São Paulo, no bairro de Pinheiros.

- **Hotel-cortiço ou Pavilhões para cortiço** - Eram pavilhões construídos para serem cortiços. Em geral, possuíam vários andares e aproveitavam os desníveis do terreno. O Vale do Saracura, por exemplo, tinha nos porões as moradias mais pobres.<sup>12</sup> Era uma espécie de restaurante agregado de pequenos dormitórios coletivos, ocupado por operários sem família.<sup>13</sup>

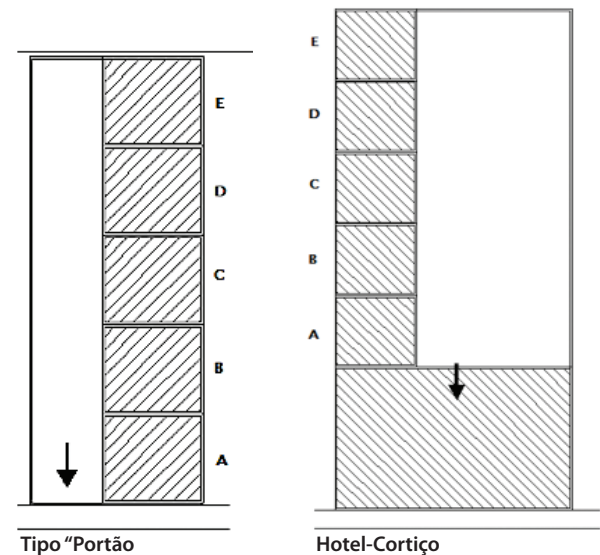
- **Cortiço** - Casa de cômodos - Eram casas residenciais onde havia vários cômodos alugados para pessoas de baixa renda. Continha sobrados cujos compartimentos eram subdivididos em pequenos espaços. Havia ainda os cortiços improvisados, formados, quase sempre, a partir de casas comerciais cujos depósitos, construídos nos fundos do terreno e de forma precária,



**Tipo Galpão**

**Tipo Vila**

*Croquis do esquema de cortiço. Desenho: Suzete Bomfim.*



**Tipo “Portão”**

**Hotel-Cortiço**

*Croquis do esquema de cortiço. Desenho: Suzete Bomfim.*

<sup>11</sup> Prefeitura Municipal de São Paulo, *apud* Eva Blay, p. 64.

<sup>12</sup> REIS, Nestor Goulart. p.33

<sup>13</sup> MOURA, Rosa Maria Garcia. *Habitações Populares em Pelotas(1880-1950): Entre políticas públicas e investimentos privados*. Tese de doutorado. PUC-RS. Porto Alegre, 2006. p. 66





eram subdivididos e transformados em inúmeras moradias.<sup>14</sup>

*“Como na Capital Federal há mais quem habite do que onde habitar, começou logo a entrar-lhe pela casa, à procura de cômodos, uma interminável procissão de desamparados da sorte e de magros lutadores pela vida, que lhe foram enchendo surdamente, do primeiro ao último, os numerosos quartos. Mais houvesse, e não faltariam para os ocupar estudantes pobres, carteiros e praticantes do correio, repórteres de jornais efêmeros, moços de botequim, operários de todas as profissões, comparsas e figurantes de teatro, pianistas de contrato por noite, cantores de igreja, costureiras sem oficina, cigarreiros sem fábrica, barbeiros sem loja, tipógrafos, guarda-freios, limpa-trilhos, bandeiras de bondes, enfim toda essa pobre gente, rara quem se inventaram os postos mais ingratos na luta pela vida, os mais precários e os mais arriscados; essa gente que em tempo de paz morre de fome, e em tempo de guerra dá de comer com a própria carne às bocas de fogo das baterias inimigas.”*<sup>15</sup>

• **Cortiço-pátio + Casinhas** - Nome dado no século XIX às habitações mais pobres, construídas de material simples, quase sempre de madeira ou barro, cobertas de palha, habitadas por lavadeiras e ex-escravos, repetindo nas cidades os padrões de uma arquitetura rural mais simples.<sup>16</sup>

• **Cortiço-casinha** - Correspondia a uma pequena casa em um terreno, também pequeno, voltada para a rua e construída com materiais de baixa qualidade e em péssimo estado de conservação.

• **Cortiço-corredor ou Cortiço em “meia-água”** - No fundo do terreno das casas comerciais e das residências encortiçadas, havia

um tipo de solução que aproveitava os muros, utilizando uma cobertura simples. Sob esse telhado vários cubículos abriam para um corredor ou pátio central. Cada cubículo abrigava uma família. Banheiros e tanques eram de uso coletivo.

• **Cortiço pátio** - considerado o mais comum, ocupava, segundo o relatório:

*“(…) comumente uma área no interior do quarteirão: quase sempre um quintal de um prédio onde há estabelecida um venda ou tasca qualquer. Um portão lateral dá entrada por um estreito e comprido corredor para um pátio com três a quatro metros de largo nos casos mais favorecidos. Para este pátio ou área livre se abrem janelas e portas de pequenas casas enfileiradas, com o mesmo aspecto, a mesma construção, as mesmas divisões internas e a mesma capacidade. Raramente cada casinha tem mais de 3 metros de largura, 5 e 6 de fundo e altura de 3 a 3,50 metros.”*

Também no Rio de Janeiro, por volta do ano de 1850, a demanda por moradias baratas para os trabalhadores provocou o surgimento de alguns tipos habitacionais, todos reunidos sobre o termo cortiço.<sup>17</sup>

• **Portão** - tratava-se de um conjunto de compartimentos dispostos em fita, com o acesso feito por uma rua interna e escondidos do espaço público através de um portão. O portão era formado por fitas de casas desenvolvidas no sentido longitudinal do lote com pequena rua interna onde, geralmente, situavam-se as latrinas e os tanques para uso coletivo. Dependendo da largura do lote, a rua era central ou colocada em uma das laterais do terreno.

• **Contrafeitos** - com unidades tão diminutas quanto as anteriores, os contrafeitos eram pequenos compartimentos, quase sempre com

14 Idem. p.67

15 Texto extraído do livro *“Casa de Cômodos”*, de Aluizio Azevedo. São Paulo: Martins Editora, 1954

16 REIS, Nestor Goulart. p.25

17 RAGO, Margareth. *Do cabaré ao lar: a utopia da cidade disciplinar*. Brasil 1890-1930. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985, p. 166. No ano de 1869 havia aproximadamente 624 cortiços na cidade do Rio de Janeiro. Em 1888, essas moradias coletivas chegavam a 1331 e habitadas por 46.680 pessoas.



o telhado constituído apenas por um plano inclinado.<sup>18</sup> A diferença com relação ao portão ou cortiço-pátio, reside no fato de estas moradias serem construídas voltadas para o passeio público e, pela referência na própria planta, retirados quatro metros do alinhamento, condição estabelecida pelo Código de Posturas então em vigor.

### Conceitos para definir a habitação operária

A iniciativa privada, incentivada pelo Estado, deu sua contribuição na construção da habitação popular. É chamada por alguns autores de “Produção Rentista”, pois tinham altos lucros com os aluguéis cobrados. Também no caso dos industriais, que forneciam a moradia e descontavam dos salários do operariado. Podemos citar:

- **Vila Operária de Empresa ou Vilas Industriais** - As fábricas tinham que ser relativamente autossuficientes, pois os industriais precisavam manter uma equipe de pedreiros e outros profissionais da construção civil para atender às necessidades da própria indústria. Aproveitavam o tempo de sobra dessas equipes para construir as vilas operárias, onde inicialmente instalavam os empregados estrangeiros. Posteriormente, essa prática se estendeu para acomodar o maior número possível de operários, descontando os aluguéis dos seus salários. Esse vínculo criava uma submissão extrema entre operários e industrial.<sup>19</sup>

- **Vilas Cidades (com equipamentos coletivos)** - Eram na verdade “Bairros Operários”, muito próximos às fábricas. Além das casas havia espaços semipúblicos, como praças e campos de

futebol, e equipamentos coletivos, como Escola, Igreja, Armazéns, e em alguns casos, Teatro e Cinema.

- **Vila Operária Particular (vilas comerciais)** - Era semelhante às construídas pelos industriais, porém, destinada apenas à obtenção de lucro. Se caracterizava por um conjunto de pequenas moradias com acesso por ruas particulares ou vias públicas, com fachada padronizada. Essas construções se tornaram interesse de muitos empresários nos primeiros anos do Regime Republicano. A Câmara Municipal de São Paulo liberava terrenos isentos de impostos para os empresários que se comprometessem a construir no mínimo 20 habitações operárias. Em 1897, o vereador Guilherme Maxwell Rudge apresentou à Câmara solicitação para a concessão de 500.000m<sup>2</sup> de terrenos públicos, para construção de 2.000 casas operárias.<sup>20</sup>

- **Vilas de Usina** - Nomenclatura utilizada por José Sérgio Leite Lopes<sup>21</sup> para se referir às vilas do interior do Nordeste, em áreas rurais onde havia a Usina de açúcar, surgida em decorrência da mecanização do engenho. Diferente do comportamento das Vilas próximas às Fábricas têxteis, uma característica peculiar das Vilas de Usina era a destinação dada aos terrenos no fundo dos lotes, usados para um pequeno roçado ou para criação de pequenos animais.

Eva Blay resume, comentando sobre as diversas possibilidades existentes:

*“As vilas operárias... perduram na paisagem, marcam a moradia, tem um papel na lógica da urbanização e um sentido nos processos de reajustamento das relações de produção... Há vilas de todos os tamanhos e de variada*

18 CRUZ, Glenda Pereira. *Espaço construído e a formação econômico-social do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre, 1987. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano), p. 450. Além de o termo ser empregado para identificar pequenas habitações populares, também serviu para denominar edificações construídas no fundo dos lotes e utilizadas para usos complementares como o dormitório de empregados, depósitos, lavanderias, etc.

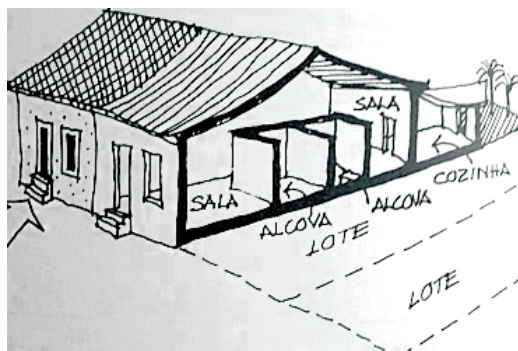
19 REIS, Nestor Goulart. *Habitação Popular no Brasil: 1880-1920*. São Paulo: Fau-Usp, cadernos de pesquisa do LAP, 1994. p.31

20 Idem. p.34,35

21 LEITE LOPES, José Sérgio. *O vapor do Diabo- o trabalho dos operários do açúcar*. Rio de Janeiro. Ed. Paz e Terra. 1978. p. 183 a 191.



Casa de porão alto. Fonte: Dicionário Ilustrado de Arquitetura. Ed. ProEditores, 2ª Edição. São Paulo, 2000.



Casa de Porta-e-Janela. Fonte: Dicionário Ilustrado de Arquitetura. Ed. ProEditores, 2ª Edição. São Paulo, 2000.

*estruturação interna, comportando desde uma rua apenas até várias ruas, jardins, praça de esportes e outros bens de uso coletivo (...) Quando a moradia na casa da vila é constituída de um aluguel pago ao patrão, esse fato pode interferir nas relações de produção, pois a vila constitui o elemento mediador entre a venda da força de trabalho e o preço pago por esta força... ela tem, ao lado do valor de uso, um valor de troca".<sup>22</sup>*

Não se deve confundir as Vilas Operárias aqui citadas com "Villa" ou "Village", que tem uma outra conotação. Estas últimas são pequenas cidades ou bairros residenciais utilizados para moradia de pessoas de alto poder aquisitivo. No Brasil, atualmente, essa nomenclatura é utilizada para nomear edifícios de luxo e condomínios fechados.

Podemos ainda encontrar outras possibilidades de conceituação e definição das habitações em vilas operárias, vilas ferroviárias e da habitação popular para o trabalhador de baixa renda.

Os tipos mais usadas nas vilas operárias e ferroviárias

- **Casa de Porão Alto no Alinhamento da Rua** - Casa com porão de pequena altura que se constitui no embasamento da construção. Muitas vezes, a casa é implantada no alinhamento da rua, possuindo entrada lateral descoberta, provida de gradil e portão de ferro. Comumente, o porão é ventilado por aberturas retangulares ou circulares vedadas por grade de ferro. Quase sempre possui platibanda ornamentada de diferentes maneiras. É um tipo de habitação característico da segunda metade do século XIX.

Casa de porão alto. Fonte: Dicionário Ilustrado de Arquitetura. Ed. ProEditores, 2ª Edição. São Paulo, 2000.

- **Casa de Porta-e-Janela** - Casa térrea de pequeno porte cuja disposição interna determina a presença de uma porta e uma janela na sua fachada frontal. Até o início deste século foi um tipo muito comum de habitação que se adaptava muito bem aos estreitos lotes urbanos. Era formada basicamente por uma sala na frente que se unia a uma alcova, seguida de uma sala de refeições, que por sua vez se ligava a um pequeno puxado, onde se encontrava a cozinha. Com a proibição do uso de alcovas em finais do século XIX, essa planta teve de ser modificada, resultando na necessidade do alargamento dos lotes e conseqüente quase desaparecimento desse tipo de edificação. Principalmente no Norte é chamada porta-e-janela.

<sup>22</sup> BLAY, Eva, 1985, p. 7 - 11.

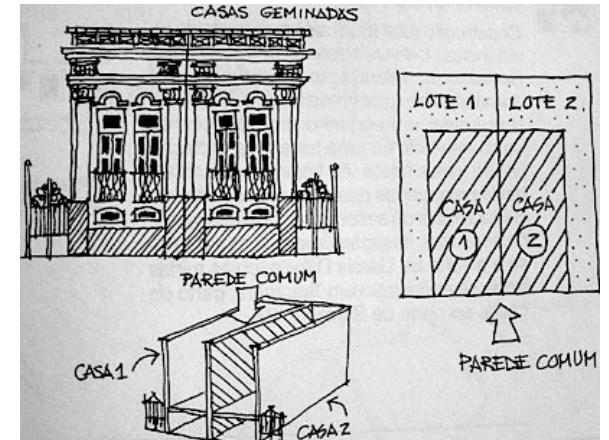


- **Casa Geminada** - Casa que Possui uma de suas paredes externas laterais em comum com outra casa vizinha, apresentando-se as duas casas como uma edificação única. Em geral, ambas têm fachada frontal igual e mesma distribuição interna, só que rebatidas. Se comparada às casas isoladas, sua implantação em loteamentos tem como vantagem permitir a diminuição do comprimento das ruas, reduzindo despesas de urbanização. Seu inconveniente é a dificuldade de ambas as habitações possuírem orientação adequada nos compartimentos. Foi muito comum sua construção no Rio de Janeiro nas primeiras décadas do século XX.

- **Casa Isolada** - Casa construída em centro de terreno, sem paredes externas encostadas nas divisas do lote.

- **Casario** - Conjunto formado por edificações agrupadas, em geral corridas, de poucos pavimentos, formando um todo homogêneo.

No decorrer da nossa pesquisa bibliográfica, notamos que muitas vezes uma mesma tipologia de habitação era descrita e nomeada de forma diferente, de acordo com o entendimento de cada autor.



Casa Geminada. Fonte: Dicionário Ilustrado de Arquitetura. Ed. ProEditores, 2ª Edição. São Paulo, 2000



Casa isolada. Casas da Vila Santa Cruz, SE. Fonte: Suzete Bomfim





## BIBLIOGRAFIA



## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

ALBERNAZ, Maria Paula. Lima, Cecília Modesto. *Dicionário Ilustrado de Arquitetura*. Ed. ProEditores, 2ª Edição. São Paulo, 2000.

ALMEIDA, Antonio Augusto de. *Brejo Paraibano: Contribuição para o Inventário do Patrimônio Cultural*. João Pessoa: Secretaria de Educação e Cultura, Departamento de Produção Gráfica, UFPB, 1994.

ALMEIDA JÚNIOR, Joaquim Leite Ribeiro. *Methodo de Construção de Estradas no Brasil*. Empresa Gráfica Editora: Rio de Janeiro, 1925.

ALMEIDA, Maria da Gloria Santana de. *O Engenho Pedras: uma unidade em Sergipe*. VIII. Simpósio da ANPHU. Aracaju, 1975.

ANDRADE, Rodrigo Melo Franco de. *Rodrigo e o SPHAN*. Rio de Janeiro: Minc/SPHAN/FNpM, 1987.

ANDRADE, Paulo Henrique. *Evolução do Concreto Armado. Monografia de Engenharia*. Universidade Anhembi Morumbi, São Paulo, 2006.

ANDRADE, Silvia M. B. Vilela de. *Classe Operária em Juiz de Fora: uma história de lutas (1912-1924)*. Juiz de Fora: Editora UFJF, 1987

ARANTES, Otília B. *O lugar da arquitetura depois dos modernos*. Ed. EDUSP. 2ª edição, 1995.

ARGAN, Giulio Carlo. *História da Arte como História da Cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1995.

AZEVEDO, Aluizio. *Casa de Cômodos*. São Paulo: Martins Editora, 1954.

\_\_\_\_\_. *O Cortiço*. Ed. Ática, São Paulo, 1994.

AZEVEDO, Esterzilda Berenstein de. *Arquitetura do Açúcar*. São Paulo: Nobel, 1990.

AZEVEDO, Paulo Ormino David de. *Plano Urbanístico de São Cristóvão*. Vol. 2. Salvador: Universidade Federal da Bahia. GRAU - Grupo de Restauração e Renovação Arquitetônica e Urbana, 1980.

BARBOZA, N. *Em busca de imagens perdidas: Centro Histórico de Aracaju - 1900-1940*. Aracaju: Fundação Municipal de Cultura de Aracaju, Ed. UFS, 1992.

BARDESE, Cristiane Ikedo. *Arquitetura industrial patrimônio edificado, preservação e requalificação: o caso do Moinho Matarazzo e Tecelagem Mariângela*. Dissertação (Mestrado)—Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2011.

BARRETO, Luiz Antônio. *Sergipe - 400 anos de História*. Aracaju: in Turismo & Lazer em Revista nº 52, 1990.

BASE CARTOGRÁFICA dos Municípios Litorâneos de Sergipe. [Aracaju]: PRODETUR-NE II/Ministério do Turismo, IPHAN-SE, ANEXO I da Proposição de Inscrição da Praça São Francisco, 2004.

BENCLOWICZ, Carla Milano. *Prelúdio modernista: construindo a habitação operária em São Paulo*. Dissertação (Mestrado) —Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 1989.

BENÉVOLO, Leonardo. *As Origens da Urbanística Moderna*. Lisboa: Coleção Dimensões, Editorial Presença, 1987.

BENÉVOLO, Leonardo. *História da Arquitetura Moderna*. São Paulo: Ed. Perspectiva, 3ª Ed., 2004.

\_\_\_\_\_. *História da cidade*. Ed. Perspectiva, São Paulo, 2007.

\_\_\_\_\_. *As Origens da Urbanística Moderna*. Lisboa: Coleção Dimensões, Editorial Presença, 1987.

\_\_\_\_\_. *A cidade e o Arquiteto*. São Paulo: Ed. Perspectiva, 2004.



- BENINCASA, Vladimir. *Velhas Fazendas. Arquitetura e cotidiano nos campos de Araraquara*. São Carlos: EdUFSCar, 2003.
- BENTHAM, Jeremy. *The Panopticon Writings*, London: Verso, 1995.
- BEZERRA, Antônio Martins. *Riachuelo passado de riquezas*. Ed. TextoPronto. Aracaju, 2013, p. 44.
- BLAY, Eva Alterman. *A Luta pelo Espaço*. Petrópolis: Ed. Vozes, 1978.
- \_\_\_\_\_. *Eu Não Tenho Onde Morar: Vilas Operárias na Cidade de São Paulo*, São Paulo: Nobel, 1985.
- BONDUKI, Nabil Georges. *Habitar São Paulo: Reflexões sobre a Gestão Urbana*. São Paulo: Estação Liberdade, FAPESP, 2000.
- \_\_\_\_\_. *Origens da Habitação Social no Brasil. Arquitetura Moderna, Lei do inquilinato e difusão da casa própria*. São Paulo: Estação Liberdade, FAPESP, 1998.
- BOMFIM, Suzete Santos. *A Moradia do operário no Brasil O caso da Vila Santa Cruz, Estância/SE*. Dissertação de Mestrado. Universidade de Brasília, Brasília, 2007.
- BORTOLOTTI, Camila. *A arte na engenharia do século XIX*. VI Encontro de Historia da Arte. UNICAMP, São Paulo, 2010.
- BRAGA, Márcia. (organização). *Conservação e Restauro, Arquitetura Brasileira*. Rio de Janeiro: Editora Rio, 2003.
- BRIGHTON LABOUR PROCESS GROUP. *O processo de trabalho capitalista*. In Silva, Tomaz T. da (org.) *Trabalho, Educação e Prática social - Por uma teoria da formação humana*. Porto Alegre: Ed. Artes Médicas, 1991.
- BRUNA, Paulo Júlio Valentino. *Arquitetura, Industrialização e Desenvolvimento*. São Paulo: Perspectiva, 1996.
- BRUAND, Yves. *Arquitetura contemporânea no Brasil*. São Paulo: Perspectiva, 1991.
- CABET, E. Voyage en Icarie. Paris, 1840. In: BRAVO, Gian Mario. *Le origini del socialismo contemporaneo 1789/1848*. Sansoni, 1974.
- CABRAL, Mário. *Roteiro de Aracaju - Guia sentimental da cidade*. Aracaju: Livraria Regina, 1955.
- CAMARGO, Mônica Junqueira de. *Princípios de arquitetura moderna na obra de Oswaldo Bratke*. Tese (Doutorado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2000.
- CAMPAGNOL, G. *Assentamentos Agroindustriais: o espaço da habitação em usinas de açúcar*. São Carlos: Rima, 2004.
- CARBAJOSA, Rogelio; RODRIGUES, Pablo; ANTUÑA, Faustino. *Patrimonio Industrial*. Ed. CajAstur, Centro Del Profesorado y de recursos Nalón-Caudal. San Martín del Rey Aurélio, España, 2004.
- CARDOSO, A. *A Cidade de palha: Aracaju, 1855-1895*. Revista de Aracaju, Aracaju, n. 10, p. 111-115, 2003.
- CARNEIRO, Ana Rita Sá; SILVA, Aline Figueirôa. Aula 21 - *Paisagem Urbana Histórica. Centro de Estudos da Conservação Avançada*. Curso de Gestão do patrimônio cultural integrado ao planejamento urbano da América Latina - ITUC/AL. Olinda, 2009.
- CASTELLS, Manuel. *A sociedade em rede*. São Paulo: Paz e Terra, 1999.
- COLLINS, Peter. *Los Ideales de la Arquitectura Moderna*. Ed. Gustavo Gilli. 1ª edição, 1998.
- CASTRO, Cleusa de. *Permanências, transformações e simultaneidades em arquitetura*. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio Grande do Sul e Pontifícia Universidade Católica do Paraná. Curitiba, 2003.





CHOAY, Françoise. *A alegoria do patrimônio*. São Paulo: Estação Liberdade - Unesp, 2001.

\_\_\_\_\_. *O Urbanismo, Utopias e Realidades*. São Paulo: Perspectiva, 2000.

CINFORM, Revista. *História dos Municípios*, Aracaju: Editora Globo Cochrane, 2002.

CLOQUET, L. *Traité d'Architecture. Tome Quatrième*. Paris et Liège: Librairie Polytechnique Ch. Béranger, 1922.

CORREIA, Telma de Barros. *A construção do Habitat Moderno no Brasil - 1870-1950*. São Carlos-SP: RiMa, 2004.

\_\_\_\_\_. *Estado e empresas na criação e gestão de vilas e núcleos fabris: parcerias, cooperação e conflitos*. In: Anais do X Encontro Nacional da ANPUR. CD-ROM. Belo Horizonte, UFMG, 2003.

\_\_\_\_\_. *Ornato e despojamento no mundo fabril*. Anais do Museu Paulista. vol.19 no 1 São Paulo, 2011.

\_\_\_\_\_. *Pedra: Plano e cotidiano operário no sertão*. Campinas-SP: Papyrus, 1998.

\_\_\_\_\_. *Art déco e indústria, Brasil décadas de 1930 e 1940*. Anais do Museu Paulista, São Paulo, v. 16, n. 2, p. 47-104, jul.-dez. 2008.

CORREIA, Telma de Barros. GHOUBAR, Khaled. MAUTER, Yvonne. *Brasil, suas fábricas e vilas operárias*. PÓS-20. Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Fau/Usf. No 20, São Paulo, 2006.

COSTA, Luís César Amad; MELLO, Leonel Itaussu A. de. *História do Brasil*. São Paulo: Scipione, 1999.

CRUZ, Glenda Pereira. *Espaço construído e a formação econômico-social do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre, 1987. Dissertação de Mestrado em Planejamento Urbano.

CRUZ, Maria Helena Santana. *Mudanças tecnológicas e relações de trabalho: Um olhar de gênero na indústria têxtil*. Revista da Fapesp, n. 2, jul./dez. 2005.

CRUZ, Tháís Fátima dos Santos. *Paranapiacaba: a arquitetura e o urbanismo de uma vila ferroviária*. Dissertação de Mestrado. USP. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo de São Carlos, 2007.

CRUZ e SILVA, Maria Larques. *Inventário Cultural de Marum*. Edição comemorativa aos 140 anos de emancipação política da cidade. Aracaju: Secretaria Especial de Cultura, 1994.

CYRINO, Fábio. *Café, Ferro e Argila. A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltd. através da análise de sua arquitetura*. São Paulo: Ed. Landmark, 2004.

CZAJKOWSKI, Jorge. *Guia da arquitetura Eclética do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Centro de Arquitetura e Urbanismo, 2000.

DANTAS, I. *História de Sergipe: República (1889-2000)*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 2004.

DANTAS, Orlando Vieira. *Vida Patriarcal de Sergipe*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1980.

DEAN, Warren. *A industrialização de São Paulo (1880-1945)*. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1971.

DECCA, Edgar Salvadori de. *O nascimento das fábricas*. 10ª Ed. São Paulo: Brasiliense, 2004.

DIAS, Márcia Lúcia Rebello Pinho. *Desenvolvimento Urbano e Habitação Popular em São Paulo - 1870-1914*. São Paulo: Nobel, 1989.



- DOMINGUES, Joelza Éster; FIUSA, Layla Paranhos Leite. *História: o Brasil em Foco*. São Paulo: FTD, 2000.
- DÓRIA, Rodrigues. *Estrada de Ferro Timbó - Propriá: uma reivindicação*. Livraria Econômica, Rua da Louça, 21: Bahia, 1926.
- DUPAS, Maria Angélica. *Pesquisando e Normalizando: Noções Básicas e Recomendações Úteis para Elaboração de Trabalhos Científicos*. São Carlos, SP, 1997.
- DURÁN, Antonio Ramón Felgueroso. *Arquitectura Industrial en el Valle Del Nalón (1890-1940)*. Ed. CICEES, Asturias, España, 2006.
- ENGELS, Friedrich. *A situação da classe trabalhadora na Inglaterra*. São Paulo: Global, 1985.
- FAUSTO, Boris. *Trabalho urbano e Conflito Social*. São Paulo: Difel, 1983.
- FERREIRA, Jurandyr Pires. (org.). *Enciclopédia dos municípios brasileiros. V. 19: Sergipe-Alagoas*. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Rio de Janeiro, 1959.
- FINGER, Anna Eliza. *Um século de estradas de ferro - Arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957*. Tese de Doutorado. UnB, Brasília, 2013.
- \_\_\_\_\_. *Vilas Ferroviárias no Brasil: Os Casos de Paranapiacaba em São Paulo e da Vila Belga no Rio Grande Do Sul*. Dissertação de Mestrado. UnB, Brasília, 2009.
- FOLZ, Rosana Rita. *Mobiliário na Habitação Popular - discussões de alternativas para melhoria da habitabilidade*. São Carlos: RiMa, 2003.
- FONTES, Nilton de Araujo; BRAVO, Maria Auxiliadora Fonseca. *O Algodão em Sergipe, seu apogeu e crise*. Aracaju: J. Andrade, 1984.
- FONTES, Amando. *Os Corumbás - 22ª edição*. Rio de Janeiro. Ed. José Olympio, 1999.
- FORTES, Bonifácio. *Evolução da paisagem Humana da Cidade de Aracaju*. Aracaju: Editado pelo Diretório Acadêmico "Jackson de Figueiredo", 1995.
- FOUCAULT, Michel. *Vigiar e Punir*. Petrópolis: Vozes, 1993.
- \_\_\_\_\_. *Microfísica do Poder*. Rio de Janeiro: Graal, 9ª Ed., 1990.
- FRAMPTON, Keneth. *História Crítica da Arquitetura Moderna*, São Paulo: Ed. Martins Fontes, 2000.
- FRANÇA, Vera Lúcia Alves. *Aracaju: Estado e Metropolização*. Aracaju: Ed. UFS, 1999.
- FREIRE, Felisbelo. *História de Sergipe*. Petrópolis: Vozes; Aracaju: Governo do Estado de Sergipe, 1977.
- FREYRE, Gilberto. *Casa-Grande e Senzala*. 30ª ed. Recife: Record, 1992.
- \_\_\_\_\_. *Sobrados e Mucambos. Introdução à História da Sociedade Patriarcal no Brasil*. 8ª ed. Recife: Record, 1990.
- \_\_\_\_\_. *A casa brasileira*. Enciclopédia da vida brasileira. Rio de Janeiro, Grifo Edições, 1971.
- FRANÇA, Vera. *Vamos Conhecer Estância*. Estância: Prefeitura Municipal de Estância, 2000.
- FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. *Défict Habitacional no Brasil*. Belo Horizonte, 2004.
- GÓES, Raul de. *Um Sueco Emigra para o Nordeste*. Rio de Janeiro: José Olympio, 2ª edição, 1964.
- GOMES, Geraldo. *Arquitetura do açúcar. In: Arquitetura na formação do Brasil*. Caixa Econômica Federal. Representação da UNESCO no Brasil. Brasília, 2006.



GOMES, Geraldo. *Engenho & Arquitetura*. Recife: Fundação Gilberto Freire, 1998.

GOMES, Geraldo. *Arquitetura do Ferro no Brasil*. São Paulo: Ed. Nobel, 1987.

GOMES, Geraldo. *Arquitetura Eclética em Pernambuco*. In: FABRIS, Annateresa. *Eclétismo na Arquitetura Brasileira*. São Paulo: Nobel; EDUSP, 1987.

GROPIUS, Walter. *Bauhaus: Nova arquitetura*. São Paulo: Perspectiva, 1988.

GUIA PATRIMÔNIO CULTURAL DE BUENOS AIRES, Vol. 06, *Arquitetura Industrial*, Ministério de Cultura, GObBsAs, 2006.

GUTIÉRREZ, Ramón. *Arquitetura Latino-Americana*. Textos para reflexão e polêmica. São Paulo: Nobel, 1995.

GRILLO, Maria Teresa Oliveira. *Industrialização e desindustrialização no município de São Paulo*. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 1997.

GUNN, Philip; CORREIA, Telma de Barros. *Vilas operárias: O mundo fabril penetra a cidade*. In: CAMPOS, Candido Malta; GAMA, Lúcia Helena; SACCHETA, Vladimir. (Org.). São Paulo: *Metrópole em trânsito - Percursos urbanos e culturais*. São Paulo: Senac, 2004. p. 82-89.

GUTIÉRREZ, Ramón. MORELES, Federico. MARTÍN, Marcelo. *Preservación de la Arquitectura Industrial en IberoAmérica y España*. Ed. Comares, 2001.

HOBSBAWM, E. J. *A Era das Revoluções: Europa 1789-1848*. Rio de Janeiro: Ed. Paz e Terra, 1997.

\_\_\_\_\_. *A Era dos Impérios: 1875-1914*. 10. Ed. São Paulo: Paz e Terra, 2006.

\_\_\_\_\_. *Mundos do trabalho: novos estudos sobre história operária*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1987.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. *História geral da civilização brasileira. Tomo I A época colonial: do descobrimento à expansão territorial*. Difel/Difusão Editorial S. A.: São Paulo; Rio de Janeiro, 1976.

HOUAISS, Antonio. *O Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa*. Ed. Instituto Antônio Houaiss de Lexicografia. Rio de Janeiro, 2001.

IPHAN. *Bens tombados: Sergipe e Alagoas*. [s.l.]: 8a Coordenação Regional/ IPHAN, [s.d.]. JOKILEHTO, Jukka. *Conceitos e Idéias sobre Conservação*. In ZANCHETI, Sílvio (org.).

IPHAN/SE. *Mapeamento de Bens Culturais do Centro de Aracaju*. Ana Libório Arquitetos Associados. Aracaju, 2010.

JENCKS, Charles. *Movimentos Modernos em Arquitetura*. Lisboa, Portugal. Edições 70, 1985.

KOPP, Anatole. *Quando o moderno não era um estilo e sim uma causa*. São Paulo: Nobel; Edusp, 1990.

KÜHL, Beatriz Mugayar. *A Preservação da Arquitetura Industrial em São Paulo: questões teóricas*. São Paulo, FAUUSP, Relatório Científico- Auxílio à Pesquisa FAPESP, 2005.

\_\_\_\_\_. *Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: problemas teóricos de restauro*. Ateliê Editorial, São Paulo, 2008.

LACERDA, Norma. *Aula 04 - Os valores dos Bens Patrimoniais. Centro de Estudos da Conservação Avançada*. Curso de Gestão do patrimônio cultural integrado ao planejamento urbano da América Latina - ITUC/AL. Olinda, 2009.

LANGENBUCH, J.R. *A Estruturação da Grande São Paulo: Estudo de Geografia Urbana*. Rio Janeiro: IBGE, 1971.

LE CORBUSIER. *Por uma Arquitetura*. São Paulo: Perspectiva, 1988.



- LEITE, Serafim. *História da Companhia de Jesus no Brasil*. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 2006.
- LEITE LOPES, J. Sérgio. *A Tecelagem dos conflitos de classes na cidade das chaminés*. Brasília: Ed. Unb, 1988.
- \_\_\_\_\_. *Cultura e Identidade Operária: Aspectos da Cultura da Classe Trabalhadora*. Rio de Janeiro: Editora Marco Zero - Museu Nacional, UFRJ, 1987.
- \_\_\_\_\_. *Fábrica e Vila Operária: Considerações sobre uma forma de servidão burguesa*. In: Leite Lopes et al. *Mudança Social no Nordeste: A Reprodução da Subordinação*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979a.
- \_\_\_\_\_. *O Vapor do Diabo: O Trabalho dos Operários do Açúcar*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.
- \_\_\_\_\_. *Mudança Social no Nordeste: A Reprodução da Subordinação*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.
- LEME, Maria Cristina da Silva (Org.) T al. *Urbanismo no Brasil 1895-1965*. Ed. UFBA. Salvador, 2005.
- LEMOS, Carlos A.C. *A República Ensina a Morar (Melhor)*. São Paulo: Hucitec, 1999.
- \_\_\_\_\_. *Alvenaria Burguesa: Breve história da arquitetura residencial de tijolos em São Paulo a partir do ciclo econômico liderado pelo café*. São Paulo, Nobel, 1989, p.16.
- \_\_\_\_\_. *Arquitetura brasileira*. São Paulo: Melhoramentos, 1979.
- \_\_\_\_\_. *Casa Paulista*. São Paulo: Ed. Usp, 1999.
- LEVI, Rino. *Introduzioni di Roberto Burle-Marx e Nestor Goulart Reis Filho*. Milano: Edizioni di Comunità, 1974.
- LIMA, A. E. S. *O industrial Thales Ferraz: atitudes e percepções da população aracajuana*. Revista de Aracaju, Aracaju, n. 10, p. 141-150, 2003.
- LODI, Instituto Eivaldo. *Memória Histórica da Indústria Sergipana*. Divisão de Pesquisa, Estudos e Avaliações. Rio de Janeiro, 1986, IEL/SENAL.
- LOUREIRO, Kátia; SILVA, A.. *A trajetória urbana de Aracaju, em tempo de interferir*. Instituto de Economia e de Pesquisa - INEP. Aracaju, 1983.
- MAFFEI, Walter. *A concepção arquitetônica dos edifícios industriais*. 1982. Dissertação (Mestrado)—faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 1982.
- MAIA, Tom; NASCIMENTO, José Anderson; MAIA, Thereza Regina de Camargo. *Sergipe del Rei*. São Paulo: Nacional; Rio de Janeiro: EMBRATUR, 1979.
- MARCOVITCH, Jacques. *Pioneiros e empreendedores: a saga do desenvolvimento no Brasil*. Vol 3. São Paulo: EdUSP, 2005.
- MARICATO, Erminia. *A Produção Capitalista da Casa (e da Cidade) no Brasil Industrial*. São Paulo: Ed. Alfa-Omega, 1982.
- MASCARÓ, Lucia. *Tecnologia e Arquitetura*. Ed. Studio Nobel. 1a edição, 1990.
- MARX, Karl. *Manifesto comunista*. São Paulo: Bomtempo, 1998.
- MEDINA, A. M. F. *Ponte do Imperador*. Aracaju: Gráfica J. Andrade, 1999.
- MELINS, M. *Aracaju romântica que vi e vivi*. 3. ed. Ampliada e revista. Aracaju: Unit, 2007.
- MENDONÇA, C. *Praça da Matriz: reminiscências (1888-1935)*. Aracaju: Livraria Regina, 1955.
- MELO, Marcos. *Propriamente Falando*. Aracaju / Sergipe: Editora do Conde, 2003.



MELO, Valéria Alves. *As filhas da Imaculada Conceição: um estudo sobre educação católica (1915 - 1970) em Propriá-SE*. São Cristóvão - SE 2007.

\_\_\_\_\_. *Memórias da Indústria Têxtil de Propriá*. Universidade Federal de Sergipe, Dissertação de Mestrado, Aracaju, 2002.

MINDLIN, Henrique Ephem. *Arquitetura moderna no Brasil*. Rio de Janeiro: Aeroplano, Iphan, 2000.

MINISTÉRIO das Cidades, Secretaria Nacional de Habitação. *Déficit Habitacional no Brasil - Municípios Selecionados e Microrregiões Geográficas*. Fundação João Pinheiro, Belo Horizonte: 2004.

MONTANER, Joseph. *Depois do Movimento Moderno. Arquitetura da segunda metade do século XX*. Ed. Gustavo Gili Port. 1ª edição, 2002.

MOREIRA, Danielle Couto. *Arquitetura Ferroviária e Industrial: o caso das cidades de São João del Rei e Juiz de Fora (1875-1930)*. Dissertação de Mestrado. USP.- Escola de Engenharia de São Carlos: São Carlos, 2007.

MOTT, Luiz R. B. *Sergipe del Rey: População, Economia e Sociedade*. Aracaju: FUNDESC, 1986.

MOURA, Rosa Maria Garcia. *Habitações Populares em Pelotas(1880-1950): Entre políticas públicas e investimentos privados*. Tese de doutorado, mimeo. PUC-RS. Porto Alegre, 2006.

MOREIRA, Danielle Couto. *Arquitetura ferroviária e industrial: os casos de São João Del-Rei e juiz de Fora (1875-1930)*. 2007. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2007.

MÜLLER, Christine. *Vila Ferroviária Ponte Preta .- Campinas, SP .- Passado e Futuro*. Dissertação de Mestrado. Campinas: Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2006.

MUMFORD, Lewis. *A Cidade na História - suas origens, transformações e perspectivas*. São Paulo: Ed. Martins Fontes, 1998.

MUNCE, James F. *Industrial architecture*. S. L.: F.W. Dodge Corporation, 1960.

NASCIMENTO, José Anderson. *Sergipe e seus monumentos*. Arauá: 1981.

NOGUEIRA, Adriana Dantas. *Patrimônio arquitetônico e história urbana: Ensaio sobre o patrimônio arquitetônico de Sergipe e sobre a estrutura sócio-espacial de Aracaju*. Editora UFS. São Cristóvão, 2006.

NORO, Júlio. *A Vila Operária na República Velha: o caso Rheingantz*. Dissertação de mestrado, mimeo, Porto Alegre, 1995.

NUNES, Maria Thetis. *O social na historiografia sergipana*. In: Congresso Brasileiro de Tropicologia, 1, 1986, Recife: Fundaj, Massangana, 1987.

\_\_\_\_\_. *Sergipe provincial*. Rio de Janeiro: Ed. Tempo Brasileiro, Aracaju, Banco do Estado de Sergipe, 2006.

\_\_\_\_\_. *Sergipe Colonial I*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1989.

\_\_\_\_\_. *Sergipe Colonial II*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1996.

OLIVEIRA, Lúcia Lippi (org.). *Cidade: história e desafios*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2002.

ORTIZ, Maria Cristina. HUE, Renata Stadter. *Minaçu e Recife: histórias de habitações e seus habitantes*. São Paulo: Projeto. 1991.

PANET, Amélia; MELLO, José Octávio de A. et al. Rio Tinto: Estrutura Urbana, Trabalho e Cotidiano. João Pessoa: Unipê Editora, 2002.

PAQUOT, Thierry. *Habiter L'utopie Lê Familistère Godim À Guise*. Ed. De la villette. 2003



PEREIRA, J. S. *Dados biográficos do Almirante Amintas José Jorge*. Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Sergipe. Aracaju, v. 14, n. 19, p. 81-97, 1948.

PERROT, Michelle. *História da vida privada, 4, da Revolução Francesa à Primeira Guerra*. São Paulo: Companhia das Letras, 1991.

\_\_\_\_\_. *Os excluídos da História - Operários, Mulheres e Prisioneiros*. São Paulo: Companhia das Letras, 1991.

PESSÔA, José. *As cidades e a construção do território brasileiro*. In: Atlas dos centros históricos do Brasil. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2007.

PEVSNER, Nikolaus. *Origens da Arquitetura moderna e do Design*. São Paulo: Martins fontes, 2001.

\_\_\_\_\_. *Os pioneiros do desenho moderno: de William Morris a Walter Gropius*. São Paulo: Martins Fontes, 1995.

\_\_\_\_\_. *Panorama da arquitetura ocidental*. São Paulo: Martins Fontes, 2002.

PINHEIRO, Maria Lúcia Bressan. *Modernizada ou moderna – A arquitetura em São Paulo, 1938-1945*. Tese (Doutorado)–faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 1997.

PONTUAL, Virgínia; HARCHAMBOIS, Mônica; CABRAL, Renata; MILFONT, Magna; PICCOLO, Rosane. *Divulgação e interpretação do patrimônio: o Pátio de São Pedro no Recife*. Textos para discussão v. 38, Série 3 - Identificação do patrimônio cultural. Centro de Estudos da Conservação Avançada. Olinda, 2009.

PONTUAL, Virgínia; PICCOLO, Rosane. *Aula 10 - Identificação do Patrimônio Cultural*. Centro de Estudos da Conservação Avançada. Curso de Gestão do patrimônio cultural integrado ao planejamento urbano da América Latina - ITUC/AL. Olinda, 2009.

PONTUAL, Virgínia; ZANCHETTI, Sílvio; LAGO, Anna E.; LIRA, Flaviana;

MILFONT, Magna; HARCHAMBOIS, Mônica; CABRAL, Renata; PICCOLO, Rosane. *Metodologia para a identificação e autenticação do patrimônio cultural*. Textos para discussão v. 27, Série 3 - Identificação do patrimônio cultural. Centro de Estudos da Conservação Avançada. Olinda, 2008.

PORTO, Fernando. *A cidade do Aracaju 1855/1865*. Aracaju: Governo de Sergipe/FUNDESC, 1991.

PRADO, Ivo. *A Capitania de Sergipe e Suas Ouvidorias*. Rio de Janeiro: Papelaria Brazil, 1919.

PASSOS SUBRINHO, Josué Modesto. *História Econômica de Sergipe (1850-1930)*. Tese de Doutorado. Campinas, 1992.

PASSOS SUBRINHO, Josué Modesto. *Trabalho Escravo e Trabalho Livre no Nordeste Açucareiro*. Aracaju: Funcaju, 2000.

PASSOS SUBRINHO, Josué Modesto. *Reordenamento do trabalho escravo e trabalho livre no nordeste açucareiro*. Sergipe 1850 - 1930. Aracaju, FUNCAJU, 2000.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO CRISTÓVÃO. *Levantamento para Diagnóstico Preliminar: Plano de Ação para as Cidades Históricas*. São Cristóvão: Iphan-SE, 2009.

PUPPI, Marcelo. *Por uma história não moderna da Arquitetura Brasileira*. Campinas. CPHA: IFCH: Unicamp (pandora), 1998.

QUERUZ, Francisco. *Contribuição para Identificação dos Principais Agentes e Mecanismos de Degradação em Edificações da Vila Belga*. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal de Santa Maria Centro de Tecnologia Programa de Pós Graduação em Engenharia Civil: 2007.

RAGO, Margareth. *Do Cabaret ao Lar: A Utopia da Cidade Disciplinar*. Brasil 1890 - 1930. São Paulo: Ed. Paz e Terra, 1994.

REIS FILHO, Nestor Goulart. *Habitação Popular no Brasil: 1880-1920*. São



Paulo: Fãu-Usp, cadernos de pesquisa do LAP, 1994.

REIS FILHO, Nestor Goulart. Imagens de vilas e cidades do Brasil Colonial. EDUSP. São Paulo, 2000.

REIS FILHO, Nestor Goulart. Quadro da Arquitetura no Brasil. São Paulo: Ed. Perspectiva, 2004.

RICHARDS, James Maude. The functional tradition in early industrial buildings. London: The Architectural Press Ltd, 1958.

RIEG, Alois. O Culto Moderno dos monumentos: sua essência e sua gênese. Editora da UCG. Goiânia, 2006.

RIOUX, Jean-Piere. A Revolução Industrial, 1780-1880. Ed. Livraria Moderna. São Paulo, 1975.

RODRIGUES, Angela Rosch. Estudo do patrimônio industrial com uso fabril da cidade de São Paulo. Dissertação (Mestrado)—Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2011.

RODRIGUES, Angela Rosch. Fábrica e ideologia: o desenvolvimento do pensamento moderno e a arquitetura industrial na cidade de São Paulo (1889 a 1930). Artigo eletrônico.<http://www.mackenzie.br/dhtm/seer/index.php/cpgau/article/viewFile/Rodrigues.2011.2/585>.

RODRIGUES, Arlete Moysés. Moradia nas Cidades Brasileiras, 3. ed. São Paulo: Contexto, 1990.

ROMÃO, Frederico Lisboa. Na Trama da História - O Movimento Operário em Sergipe. Aracaju, 2000.

ROSA, Carolina Lucena. Nada de preguiça - uma ativa colméia operária. UFAL, 2010. Artigo: <<http://www.revista.ufal.br/criticahistorica/attachments/article/128>>

RUFINONI, Manoela. A preservação do patrimônio industrial na cidade de

São Paulo. O bairro da Mooca, São Paulo. FAUUSP, Dissertação de Mestrado, 2004.

RUSKIN, John. The Seven Lamps of Architecture. New York, 1849, p.07.

RYKWERT, Joseph. A Sedução do Lugar - A História e o Futuro da Cidade. São Paulo: Martins Fontes, 2004.

SAIA, Helena. Arquitetura e Indústria — fábricas de tecido e algodão em São Paulo 1869- 1930. 1989. Dissertação (Mestrado)—Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 1989.

SAES, Flávio. São Paulo: vida econômica. In: PORTA, Paula. (Org.). História da cidade de São Paulo. São Paulo: Paz e Terra, 2004. v.3: "A cidade na primeira metade do século XX (1890-1954)", p. 215-257.

SALGUEIRO, Heliana A. Cidades Capitais do Século XIX: Racionalidade, Cosmopolitismo e Transferência de Modelos. Editora Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.

SAMPAIO, Maria Ruth Amaral de. Habitação e cidade. São Paulo:FUPAM/FAUUSP/Fapesp, 1998.

SANTANA, A. S. As febres do Aracaju: dos miasmas aos micróbios. 1997. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) - Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais, Universidade Federal de Sergipe, São Cristóvão.

SANTANA, Julia Maria de, JÚNIOR, Edson Magalhães Bastos & SOUZA, Rosemeri Melo e. Aracaju: Crescimento Urbano e Destruição dos Manguezais. Artigo resultante do projeto de pesquisa Geração de Ambiências Didáticas em Geografia, concluído em outubro de 2003.

SANTOS, M. N. Aracaju na contramão da "Belle Époque". Revista de Aracaju, Aracaju, n. 9, p. 144-153, 2002.



- SCHLEE, Andrey Rosenthal (Resp. Técnico). Processo de Tombamento da Vila Belga. Santa Maria: Prefeitura Municipal de Santa Maria - Secretaria do Município de Cultura; Universidade Federal de Santa Maria, 1996.
- SEABRA, Giovanni de Farias. *Pesquisa Científica: o método em questão*. Brasília. Ed. UnB, 2001.
- SECCHI, Bernardo. A Cidade do século XX. São Paulo: Perspectiva, 2009. - Coleção Debates nº 318.
- SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA. *Monumentos Sergipanos: bens protegidos por lei e tombados através de Decretos do Governo do Estado*. Organização de Ana Conceição Sobral de Carvalho e Rosina Fonseca Rocha. Aracaju: Gráfica Sercore, 2006.
- SEGAWA, Hugo. *Arquiteturas no Brasil 1900-1990*. São Paulo: Edusp, 1999.
- SEGNINI, Liliana Rolfsen Petrilli. *Ferrovia e Ferrovários: uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa*. São Paulo: Autores Associados: Cortez, 1982.
- SERGIPE. *Atlas digital sobre os Recursos hídricos de Sergipe*. Aracaju: SEPLANTEC/SRH, 2004.
- SILVA, Andréa Costa Romão. *Contribuição para a delimitação da área de tombamento federal na cidade de São Cristóvão*. PEP - Iphan-SE. Aracaju, 2006.
- SILVA, Andréa Costa Romão. *O Processo de Formação das Cidades Históricas: O Caso do Centro Histórico de São Cristóvão (SE)*. Anais do XI Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, XI SHCU, Vitória. 2010.
- SILVA, Antonio da. *Tudo sobre Futebol: Com a bola toda*. Mato Grosso do Sul: Brasiliana, 2007.
- SILVA, Clodomir de Souza. Coronel José de Faro. In: \_\_\_\_\_. *Álbum de Sergipe, 1820-1920*. São Paulo: O Estado de S. Paulo, 1920. p. 280.
- SILVA, José Lúcio Batista. *O surgimento da indústria e do operariado têxtil em São Cristóvão (1912-1935)*. São Cristóvão, 200. Monografia (Licenciatura em História - DHI), Universidade Federal de Sergipe.
- SILVA FILHO, José Thiago da. *São Cristóvão: de pólo industrial a pólo turístico*. Revista dos Municípios. Aracaju, 2002.
- SINGER, B. *Modernidade, hiperestímulo e o início do sensacionalismo popular*. In: CHARNEY, L.; SCHWARTZ, V. (Org.). *O cinema e a invenção da vida moderna*. São Paulo: Cosac & Naify, 2004. p. 95-123.
- SOUSA, Alberto. *Do Mocambo à Favela*. Recife, 1920-1990. João Pessoa: Ed. Universitária UFPb, 2003.
- SOUZA, João Carlos de. *Na Luta por Habitação. A construção de novos valores*. São Paulo: Educ, 1995.
- SOUZA, Antônio Lindvaldo. *Anos de prosperidade e mudanças: a sociedade do açúcar e a necessidade de uma nova capital*. Temas de História de Sergipe II. São Cristóvão: Universidade Federal de Sergipe/CESAD, 2010.
- TELLES, Augusto C. da Silva. *Ocupação do litoral, entradas para o interior do continente e definição das fronteiras*. In: *Arquitetura na formação do Brasil*. Caixa Econômica Federal. Representação da UNESCO no Brasil. Brasília, 2006.
- TELLES, M. P. O. *Parecer n. 1: palavras a propósito da Memória de Elias Montalvão*. Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Sergipe, Aracaju, v. 6, n. 10, p. 36-39, 1925.
- THOMAZ, Dalva; GIANNECCHINI, Ana Clara; ARRUDA, Valdir. *Estudo para o tombamento do Patrimônio Industrial na orla ferroviária em torno da Estação da Mooca*. Autoria. São Paulo: SMC/DPH, 2007.
- VALADARES, Lídia do Prado. (org.) *Habitação em Questão*. Rio de Janeiro: Ed. Zahar Editores, 1980.





VASCONCELOS, Pedro de Almeida. *Os agentes modeladores das cidades brasileiras no período colonial*. In: CASTRO, Iná Elias de. et al. (orgs.). *Explorações geográficas: percursos no fim do século*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

VAZ, Lilian Fessler. *Modernidade e Moradia: habitação coletiva no Rio de Janeiro, séculos XIX-XX*. Rio de Janeiro: Ed. 7 Letras, 2002.

VERÍSSIMO, Francisco Salvador; BITTAR, William Seba Mallman. *500 anos da Casa no Brasil. As Transformações da Arquitetura e da Utilização do Espaço de Moradia*. Rio de Janeiro: Ed. Ediouro, 2001.

\_\_\_\_\_. *Vida Urbana, A Evolução do Cotidiano da cidade brasileira*. Rio de Janeiro: Ed. Ediouro, 2001.

VIANA FILHO, F. *Futebol Sergipano*. *Correio de Sergipe*, Aracaju, 2 nov. 2003. Caderno "Memórias de Sergipe".

VIANNA, Hélio. *História do Brasil*. São Paulo: Companhia Melhoramentos, 1994.

VILAR, J. W. C. *Evolução da paisagem urbana do Centro de Aracaju*. In: ARAÚJO, H. M. et al. (Org.). *O ambiente urbano: visões geográficas de Aracaju*. São Cristóvão: UFS, 2006.

VILELA, Iêda Maria Leal, et. al. *Aspectos Históricos, Artísticos, Culturais e Sociais da Cidade de São Cristóvão*. Secretaria de Estado da Cultura e Meio Ambiente. ARACAJU: ART-CÓPIA LTDA, 1989.

WEIMER, Günter. *Arquitetura Popular Brasileira*. São Paulo: Ed. Martins Fontes, 2005.

WINGO, Lowdon Jr. *Cities and Space. The Future use off Urban Land*. Baltimore, Maryland: The Johns Hopkins Press, 1963.

WOODCOCK, George. *O Anarquismo*. Lisboa, Ed. Meridiano, 1971.

ZANCHETTI, Sílvio; PONTUAL, Virgínia; PICCOLO, Rosane; CARNEIRO, Ana Rita. *Identificando bens patrimoniais em cidades do baixo São Francisco: metodologia e caracterização*. Textos para discussão v. 40, Série 3 - Identificação do patrimônio cultural. Centro de Estudos da Conservação Avançada. Olinda, 2009.

ZORZO, Francisco Antonio. *Ferrovias e Rede Urbana na Bahia*. Ed. UEFS. Feira de Santana : 2001.

ZUCCONI, Guido. *A cidade do século XIX*. São Paulo, Ed. Perspectiva, 2009. (debates nº 319)

#### JORNAIS/REVISTAS/SITES VISITADOS:

COMEMORAÇÃO da batalha de Riachuelo. *Correio de Aracaju*, Aracaju, 1 jun. 1919, p. 1.

DESAFIO. *Correio de Aracaju*, Aracaju, 13 dez. 1908, p. 2.

Estudante quer garantir preservação de patrimônio estadual. *Jornal da Cidade*. Publicação do dia 21 de novembro de 2010.

BARRETO, Luiz Antônio. *O desmonte do Morro do Bonfim e outras obras* em <<http://iaracaju.infonet.com.br/serigysite/ler.asp?id=9&titulo=Aracaju150anos>>, de março de 2005, acessado em 1º de março de 2010.

BRITO FILHO, José de Oliveira. *Aracaju Antiga* em <<http://aracajuantiga.blogspot.com/>>, acessado em 8 de março de 2010.

ICOMOS Australia. *The Burra Charter (1999)*. Em: <<http://www.icomos.org/australia/burra.html>>, Visitado em 03/2010.



- GUIMARAENS, Ceça de., *Arquitetura: um relato histórico no Brasil*. Disponível em: <[http://www.crea-mt.org.br/palavra\\_profissional.asp?id=22](http://www.crea-mt.org.br/palavra_profissional.asp?id=22)>, Visitado em 03/2010.
- NERY, Juliana C. *Registros: as residências modernistas em Aracaju nas décadas de 50 e 60*. In: V Seminário DOCOMOMO Brasil. São Carlos, 2003. Também disponível em: <[www.docomomo.org.br/seminario%205%20pdfs/079R.pdf](http://www.docomomo.org.br/seminario%205%20pdfs/079R.pdf)> Visitado em 03/2010.
- RODRIGUES, Angela Rosch. *Fábrica e Ideologia: O Desenvolvimento do Pensamento Moderno e a Arquitetura Industrial na Cidade de São Paulo (1889 A 1930)*. <<http://www.mackenzie.br/dhtm/seer/index.php/cpgau/article/viewFile/Rodrigues.2011.2/58>>
- <<http://www.estancia.se.gov.br/historico.asp>> Visitado em 24/02/2009.
- <<http://www.seplantec-srh.se.gov.br/>> Seplantec/SRH-SE, 2001. Visitado em 24/02/2009
- <[http://www.infonet.com.br/cinformmunicipios/municipio\\_estancia.htm](http://www.infonet.com.br/cinformmunicipios/municipio_estancia.htm)> Visitado em 24/02/2009
- <[http://www.infonet.com.br/itnse/noticia\\_ler.asp?idNoticia=81](http://www.infonet.com.br/itnse/noticia_ler.asp?idNoticia=81)> Visitado em 24/02/2009
- <<http://www.clio.unige.it/utopia1/icaria.htm>> Visitado em 15/04/2011
- <<http://www.geocities.com/pensamentobr/>> Visitado em 15/04/2011
- <<http://www.vatbuiltheritage.org.uk>> Visitado em 15/04/2011
- <<http://www.jlittlewood.com/pictures/deutschland/pix.htm>> Visitado em 15/04/2011
- <<http://www.anglik.net/shaftesbury.htm>> Visitado em 15/04/2011
- <[http://www.ilportaledelsud.org/don\\_carlos.htm](http://www.ilportaledelsud.org/don_carlos.htm)> Visitado em 15/04/2011
- <<http://www.napoliontheroad.it/agora22/testi/paganosanleucio.htm>> Visitado em 15/04/2011
- <<http://webpublic.acdijon.fr/pedago/histgeo/Bourgogne/DocBourg/DiapoCreusot/edcleCreusot.htm>> Visitado em 15/04/2011
- <[http://museum.agropolis.fr/english/pages/expos/aliments/sucre\\_sel/images/arcetsenans.htm](http://museum.agropolis.fr/english/pages/expos/aliments/sucre_sel/images/arcetsenans.htm)> Visitado em 26/04/2011
- <<http://www.calderdale.gov.uk>> Visitado em 26/04/2011
- <<http://www.heritagecouncil.ie/publications/portlaw/critical.html>> Visitado em 26/04/2011
- <[http://www.vitruvius.com.br/arquitectos/arq042/arq042\\_02.asp](http://www.vitruvius.com.br/arquitectos/arq042/arq042_02.asp)> Visitado em 26/04/2011
- <<http://www.spartacus.schoolnet.co.uk/REcadbury.htm>> Visitado em 26/04/2011
- <[http://www.chipublib.org/003cpl/hf/pullman\\_g19.html](http://www.chipublib.org/003cpl/hf/pullman_g19.html)> Visitado em 26/04/2011
- <<http://www.workhouses.org.uk/index.html?model/model.shtml>> Visitado em 26/04/2011
- <<http://napoleontrois.free.fr/site/index.php?2006/06/01/153-l-empereur-de-la-vie-quotidienne>> Visitado em 26/04/2011
- <<http://antimuseum.online.fr/peintures/riviere/index.html>> Visitado em 26/04/2011
- <[http://www.crdp-strasbourg.fr/archi\\_pat/articles/DT3\\_archi\\_indus01.php](http://www.crdp-strasbourg.fr/archi_pat/articles/DT3_archi_indus01.php)> Visitado em 26/04/2011
- <<http://www.terra.com.br/istoe/biblioteca/brasileiro/empreendedor/emp13.htm>> Visitado em 14/03/ 2012



<<http://www.citybrazil.com.br/al/delmirogouveia/turismo.htm>> Visitado em 18/03/2012

<<http://www.prefeituradopaulista.hpg.ig.com.br/>> Visitado em 20/03/2012

<<http://www.revista.iphan.gov.br/materia.php?id=165>> Visitado em 24/05/2012

<<http://www.e-faith.org>> Visitado em 01/06/2012

<<http://eur-heritage.org>> Visitado em 01/06/2012

<<http://www.museu.mnactec.com/TICCIH>> Visitado em 01/06/2012

<<http://www.vvia.be>> Visitado em 01/06/2012

<<http://www.industrial-archaeology.org.uk>> Visitado em 01/06/2012

<<http://www.iarecordings.org>> Visitado em 03/06/2012

<<http://members.aol.com/sihs/home.htm>> Visitado em 03/06/2012

<<http://www.industriekultur.de/DGFI/start.htm>> Visitado em 03/06/2012

<<http://www.sia-web.org>> Visitado em 03/06/2012

<<http://www.up.univ-mrs.fr/~wmip>> Visitado em 03/06/2012

<<http://www.mcc.gouv.qc.ca/pamu/organismes/aqpi/aqpi.htm>> Visitado em 03/06/2012

<<http://www.civila.com/uruguay/rionegro/>> Visitado em 03/06/2012

<<http://www.mutiv.org/aipai>> Visitado em 03/06/2012

<<http://www.steam-museum.ie/ihai>> Visitado em 03/06/2012.

<<http://www.bigtoy.com/>> Visitado em 03/06/2012

<<http://www.sgti.ethz.ch>> Visitado em 03/06/2012

<<http://www.industrieel-erfgoed.nl>> Visitado em 03/06/2012.

<<http://www.avpiop.com>> Visitado em 03/06/2012

<<http://www.mackenzie.br/dhtm/seer/index.php/cpgau/article/viewFile/Rodrigues.2011.2/585>>

<<http://coisasdesaocristovao.blogspot.com/2009/02/confira-o-relato-do-navio-bombardeado.html>> Visitado em 10/12/2013

<<http://emefac.vilabol.uol.com.br/wilker/ahistori.htm>> Visitado em 10/12/2013

<<http://propriedeantigamente.webnode.pt/album/galeria-de-fotos/esta%C3%A7%C3%A3o-do-trem-propria-se%5B1%5D-jpg/>> Visitado em 10/12/2013

<[http://www.estacoesferroviarias.com.br/ba\\_propria/propria.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/ba_propria/propria.htm)> Visitado em 10/12/2013

<<http://www.infonet.com.br/cidade/ler.asp?id=82001>> Visitado em 10/12/2013

<<http://www.infonet.com.br/economia/ler.asp?id=85996&titulo=especial>>

<[http://www.nead.unama.br/site/bibdigital/cartografia\\_potuguesa/textos/textos2/texto2.htm](http://www.nead.unama.br/site/bibdigital/cartografia_potuguesa/textos/textos2/texto2.htm)>, Visitado em 13/12/2009.

<<http://www.propria.se.gov.br/historia>> Visitado em 22/02/2014

<[http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0101-47142008000200003&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0101-47142008000200003&script=sci_arttext)> Visitado em 22/02/2014

<[http://www.portaledesergipe.com/S\\_Cristovao-SE\\_historia.html](http://www.portaledesergipe.com/S_Cristovao-SE_historia.html)> Visitado em 22/02/2014

<[http://www.estacoesferroviarias.com.br/ba\\_propria/tebaida.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/ba_propria/tebaida.htm)> Visitado



em 15/05/2014

<[http://www.livrosgratis.com.br/arquivos\\_livros/cp124880.pdf](http://www.livrosgratis.com.br/arquivos_livros/cp124880.pdf)> Visitado em 15/05/2014

<<http://www.sbhe.org.br/novo/congressos/cbhe5/pdf/332.pdf>> Visitado em 15/05/2014

<<http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/viewFile/2272/2219>> Visitado em 15/05/2014

<[http://www.livrosgratis.com.br/arquivos\\_livros/cp124880.pdf](http://www.livrosgratis.com.br/arquivos_livros/cp124880.pdf)> Visitado em 15/05/2014

<<http://www.sbhe.org.br/novo/congressos/cbhe5/pdf/332.pdf>> Visitado em 15/05/2014

<<http://dspace.bc.uepb.edu.br:8080/jspui/bitstream/123456789/978/1/PDF%20-%20Fernanda%20Sergio%20Santana%20da%20Silva.pdf>> Visitado em 20/05/2014

<<http://www.revista.ufal.br/criticahistorica/attachments/article/128/DA%20ALDEIA%20DA%20PREGUIÇA%20À%20ATIVA%20COLMEIA%20OPERÁRIA.pdf>> Visitado em 20/05/2014

<<http://pt.wikipedia.org/wiki/Propri%C3%A1>> Visitado em 20/05/2014

<[http://pt.wikipedia.org/wiki/S%C3%A3o\\_Crist%C3%B3v%C3%A3o\\_\(Sergipe\)](http://pt.wikipedia.org/wiki/S%C3%A3o_Crist%C3%B3v%C3%A3o_(Sergipe))>. Acesso em 06/10/2013.

<<http://www.ibge.com.br/cidadesat/topwindow.htm?1>>. Acesso em 06/10/2013.

<<http://www.iphan.gov.br/ans/inicial.htm>>. Acesso em 07/10/2013.

