

Mesa Nº: 14

Título de la mesa: Patrimônio industrial ferroviário: a construção de memórias a partir do território

Eje temático: Patrimonio Urbano

Resumen: A ferrovia respondeu à necessidade de transformação das estruturas capitalistas de produção e interligação entre os territórios europeus. Em poucos anos, a própria produção industrial do equipamento ferroviário possibilitou a disseminação deste meio de transporte para outros continentes. Tratava-se, portanto, de um empreendimento que trazia uma dupla inovação, como meio e como fim: no primeiro caso, a aceleração dos tempos nos deslocamentos sobre o território, implicando na economia de meios, custos e racionalização dos investimentos; no segundo, a criação de um produtos industriais exportáveis (maquinário, trilhos, material construtivo, etc.). No caso do continente americano, a implantação da infraestrutura de transporte ferroviário também interligou áreas produtoras de matérias-primas em direção aos portos, para facilitar o escoamento desses produtos. Porém, a história das cidades latino-americanas demonstra a singularidade da ferrovia no caso americano: não se limitou a ser uma solução de transporte para os novos empreendimentos capitalistas nas ex-colônias; foi importante elemento indutor da urbanização destes territórios, responsável pela formação e adensamento de núcleos urbanos e industriais.

Compreender este empreendimento explica considerar múltiplas fontes documentais e vestígios materiais industriais, de sua dispersão e dificuldade de preservação. Desta forma, se faz necessária uma leitura transversal da questão do patrimônio industrial. Ou seja, a partir de uma prática rigorosa de pesquisa disciplinar (histórica, arqueológica, urbanística, arquitetônica, antropológica, turística), que se chega a um esforço multidisciplinar (uma forte conjugação de instrumentos de áreas diversas) para enfrentar diferentes propósitos em relação aos bens e locais ferroviários: identificação, correlações, aplicação de novas tecnologias, instrumentos de proteção e políticas públicas, modelos de difusão ou planejamento turístico. Assim, a complexidade do estudo e preservação do patrimônio industrial ferroviário, pelos avanços e dificuldades apresentadas, demanda um esforço metodológico mais arrojado.

Numa perspectiva conceitual, as diferentes práticas, atividades, ações e trajetórias detectáveis nos territórios hoje transformados correspondem a múltiplas instâncias da realidade social, nas quais se incluem as relações de pertencimento e que se manifestam em distintas dimensões. Isto faz com o território seja não simplesmente um terreno sob jurisdição política, mas uma dimensão em que se articula relações espaciais, políticas e identitárias.

Considerar o patrimônio industrial ferroviário nestes pressupostos (histórico, metodológico, conceitual) implica operar aproximações entre as formas de identificação, valorização e gestão dos patrimônios construídos em diferentes contextos. Neste sentido, muitas questões relacionadas à identidade e autenticidade do patrimônio levam-nos a discutir aspectos presentes em mais de uma cidade, em mais de um continente - ainda que dependentes de distintas condições culturais, políticas e jurídicas. Assim como, no estudo do patrimônio ferroviário, pode-se identificar formas de operar e intervir sobre o território, através de instrumentos criados em várias instâncias de gestão (nacionais, regionais, locais).

Enfim, são questões que exigem uma reflexão teórica, porém alicerçadas por pesquisas empíricas. Ao invés de se buscar uma solução homogênea, deve-se considerar a diversidade dos problemas e vestígios como um valor cultural de fundamental importância que pode exigir a criação de novas figuras de preservação em decorrência de um exame crítico dos instrumentos tradicionais de identificação, valorização e ativação do patrimônio no contexto contemporâneo.

Palavras-chave: patrimônio ferroviário, história, memória, território, preservação

Coordenadores:

- **Nombre del coordinador 1:** Maria Cristina Schicchi
- **E-mail coordinador 1:** crisschicchi@gmail.com
- **Afiliación Institucional del coordinador 1:** PUC-Campinas
- **Nombre del coordinador 2:** Eduardo Romero de Oliveira
- **E-mail coordinador 2:** eduardo.romero.de.oliveira@gmail.com
- **Afiliación institucional del coordinador 2:** UNESP

Ponencias:

Nombres ponentes 1: Maria Cristina Schicchi / Eduardo Romero de Oliveira

Afiliación institucional: Pontificia Universidade Católica de Campinas; Universidade Estadual Paulista Julio de Mesquita Filho / Campus de Rosana

E-mail: crisschicchi@gmail.com / eduardo@rosana.unesp.br

Título: **Ferrovía e cidade: quando o objeto enseja sua compreensão no território**

Resumen: Os bens ferroviários poderiam ser interpretados como "documentos materiais no território da operação pelo transporte ferroviário" e também testemunhos da história da industrialização do Estado de São Paulo. A ferrovia é parte de um complexo produtivo territorial que interrelaciona a cafeicultura, a agricultura de alimentos, o fluxo de capital, a mão-de-obra e o comércio. Contudo, a estrada de ferro não transportava apenas carga, transportava também pessoas. Portanto, falar de vestígios ferroviários é considerar que sua existência material está relacionada ao processo capitalista de industrialização - no

sentido amplo de produção, troca, consumo e práticas sociais articuladas - que se expande no território.

A Estrada de Ferro Funilense, objeto deste artigo, é exemplo desta intrínseca relação entre a implantação da malha ferroviária na região de Campinas, a colonização do interior do estado a partir de mão de obra europeia e a expansão da cultura cafeeira para o Oeste Paulista. Inaugurada em 1899, foi incorporada em 1924 pela Companhia de Estradas de Ferro Sorocabana. Na década de 1950 foi perdendo seu papel como vetor de transporte de carga e passageiros, sendo desativada em 1960 e, em seguida, erradicada. A política federal de expansão dos transportes rodoviários provocou alterações profundas no perfil das cidades cortadas pela estrada de ferro. Os reusos inadequados foram responsáveis pela descaracterização e desaparecimento das construções e outros vestígios materiais. Hoje é possível reconhecer uma semelhança nas dinâmicas de constituição física dos territórios, do tecido social e de expansão das cidades, que se entrelaçam em vários âmbitos, de forma complexa e diacrônica e se assemelham na variedade de suas referências culturais (materiais e imateriais).

Para a identificação e seleção do patrimônio ao longo da ferrovia foi necessário considerar os novos modos de vida da população e admitir a existência de outras formas de valorização e reconhecimento, de maneira a enquadrar aspectos culturais diversos e remanescentes dispersos no território. Um objeto cuja natureza histórico-espacial é marcante, como é o caso da E. F. Funilense, enseja estratégias teórico-metodológicas igualmente específicas. Para tanto, optou-se pelo emprego de geotecnologias, as quais permitem o acúmulo de registros históricos e espaciais sobre vestígios industriais, o monitoramento dos processos de intervenção, valorações e análises espaço-temporais sobre os bens culturais protegidos.

Nombre ponente 2: Lourdes Rizo Aguilera, Frank Ernesto Villarreal Quevedo

Afiliación institucional: Facultad de Construcciones, Universidad de Oriente / Empresa de Servicios de Ingeniería y Diseño de Granma (CreArq)

E-mail: lourdesrizo@uo.edu.cu

Título: Memorias urbano arquitectónicas aportadas por el patrimonio industrial ferroviario en Santiago de Cuba

Resumen: En el último tercio del siglo XVIII en Cuba se produjeron determinados procesos socioeconómicos que generaron transformaciones en la colonia, marcados fundamentalmente por la expansión de la economía insular sobre la base del desarrollo de la plantación esclavista destinada a la producción y exportación de materias primas derivadas de las producciones del café y el azúcar. En el caso particular Santiago de Cuba desde el período colonial se desarrolla la minería, la producción de azúcar y el café, este último como principal producto que contribuyó al desarrollo económico de la región.

En el siglo XIX la necesidad de aumentar la eficiencia del transporte de la producción generada por el sistema de plantación a los puertos de embarque, llevó a los hacendados

propietarios de plantaciones a introducir uno de los adelantos tecnológicos más avanzados de la época, el ferrocarril; de esta forma, la isla se convirtió en uno de los primeros territorios a escala mundial en asimilar dicha innovación, la cual se erigió como elemento decisivo para la competitividad, accesible solo para grandes capitales, la mayoría concentrados en la región occidental. Como parte de la expansión agroindustrial, el ferrocarril no sólo influyó en el dispositivo productivo sino además, fue un importante elemento condicionador de la formación de asentamientos de núcleos urbanos e industrias, generando una infraestructura urbana y arquitectónica que identifica el patrimonio construido de estos asentamientos, presentando en la actualidad signos de deterioro que atentan contra su conservación.

Este repertorio constructivo no ha sido suficientemente estudiado y reconocido, de ahí que carece de estudios sistemáticos desde la óptica urbano arquitectónica. Esta investigación persigue determinar rasgos distintivos en el territorio, generados por la cultura ferroviaria, lo cual permitiría establecer los niveles de influencia del ferrocarril en la conformación del patrimonio urbano arquitectónico local y territorial.

Nombre ponente 3: Domingo Cuéllar Vilar

Afiliación institucional: RENFE Operadora/ES

E-mail: cuellar.domingo@gmail.com

Título: Ciudades, poblados y barrios del ferrocarril desde una perspectiva internacional (siglos XIX y XX)

Resumen: Ciudades, poblados y barrios ferroviarios formaron parte del sistema ferroviario desde sus orígenes. Estos núcleos de población de obreros y técnicos del ferrocarril hicieron crecer antiguas poblaciones que fueron revitalizadas con el tendido ferroviario, pero también muchos de ellos fueron de nueva creación (*ex nihilo*). Unos y otros se convirtieron en motores de desarrollo e introducción de mejoras urbanas significativas (agua, alcantarillado, luz, etc.), además de constituir universos propios que atendían servicios sanitarios, educativos, religiosos y culturales para los ferroviarios y sus familias. Por otro lado, también han sido analizados desde una perspectiva social en la que se han realizado interpretaciones sobre su eficiencia como formas de control de los trabajadores, el desarrollo de mercados internos del trabajo o prácticas de paternalismo industrial.

Son numerosos los trabajos que conocemos de estos núcleos surgidos con el ferrocarril, realizados por historiadores, geógrafos, arquitectos o sociólogos, lo que nos permite conocer tanto los estudios de caso de una buena parte ellos como algunos análisis de conjunto a escala nacional. Entre otros, podemos citar Chaloner (1950), Baudouï (1988), Gorgoni y Millevolte (1989), Drummond (1995), Moraes (2002), Van Heesvelde (2003), Gaboriau (2004), Cuéllar, Jiménez y Polo (2005), Cruz (2007) o Ferrari (2010), donde se recogen investigaciones tanto para Europa como para Latinoamérica.

A pesar de ser un proceso que, como las empresas que los construyeron y los capitales que los financiaron, rebasa claramente las fronteras de los países y donde encontramos

indudables conexiones internacionales, todavía carecemos de esa visión comparada entre los diferentes casos territoriales, empresariales y nacionales que ahora es nuestro principal objetivo.

En esta comunicación contextualizaremos el origen y desarrollo de los poblados ferroviarios, sus tipologías y características principales, puntualizaremos algunos aspectos de casuísticas nacionales, e indagaremos acerca de la idea de la existencia de modelos comunes. Por ello, tanto nuestro marco espacial como el temporal son especialmente ambiciosos, ya que trabajaremos sobre casos y modelos de diferentes países, y estableceremos etapas de evolución desde sus orígenes hasta su extinción o integración en otros contextos urbanos para entender su valor patrimonial actual.

Nombre ponente 4: Monica Ferrari

Afiliación institucional: Instituto de Historia y Patrimonio. Facultad de Arquitectura y Urbanismo/ Universidad Nacional de Tucumán e CONICET

E-mail: mferrari10@gmail.com

Título: Recursos paisajísticos vinculados al patrimonio ferroviario de la quebrada de Humahuaca

Resumen: Un bien patrimonial adquiere un valor diferente cuando deja de ser visto en forma aislada, fragmentada o monumental y se convierte en parte de un sistema mayor. La perspectiva holística o sistémica puede ser empleada para comprender al sistema ferroviario y su relación con los bienes o recursos vinculados a él incrementado el potencial de protección y la posibilidad de generar nuevas estrategias para el desarrollo local y regional, sustentadas en el acervo patrimonial. De esta perspectiva, es objetivo de este trabajo identificar los recursos paisajísticos asociados a la línea del ferrocarril Jujuy - La Quiaca en la Quebrada de Humahuaca. En esta región el ferrocarril, la ruta automovilística, la ruta antigua y el Río Grande constituyen un eje de circulación que recorre el Valle del Río Grande vinculando linealmente y transversalmente, a través de las quebradas, numerosos recursos naturales y culturales. Se pretende analizar ¿qué sectores del recorrido ferroviario constituyen un objeto patrimonial? ¿Cuáles son los sitios que pueden identificarse como lugares de la memoria en áreas, puntos o recorridos?. Metodológicamente se trabajará con la definición de componentes a) por su interés ambiental, las áreas, espacios o elementos que gocen de algún grado de protección o valoradas por la población por su interés natural; b) por su interés cultural y patrimonial cuya alteración, ocultación o modificación sustancial de las condiciones de percepción fuera valorada como una pérdida de los rasgos locales de identidad o patrimoniales y c) por su interés visual las áreas y elementos visualmente sensibles cuya alteración o modificación puede hacer variar negativamente la calidad de la percepción visual. Se empleará el análisis de cartografía satelital, histórica y trabajos de campo. Como resultados se pretende llegar a un reconocimiento de los recursos paisajísticos destacando las áreas de mayor ocupación de los mismos en pos de identificar espacios protegibles.

Nombre ponente 5: Samir Hernandes Tenório Gomes

Afiliación institucional: Universidade Estadual Paulista “Julio de Mesquita Filho”

E-mail: samirhtg@faac.unesp.br

Título: Diretrizes Projetuais a partir da Avaliação Pós-Ocupação: o caso dos acervos dos museus ferroviários paulistas

Resumen: Apresentamos neste texto, os primeiros resultados de nossa pesquisa a respeito das análises de desempenho físico (medições, vistorias técnicas) e aferição da organização física de bibliotecas localizadas em museus ferroviários paulistas, a fim de detectar quais os principais elementos relacionados aos procedimentos para a gestão da qualidade do processo de projeto e elaboração de diretrizes para futuros projetos. A proposta da avaliação tem como foco três acervos, a saber, no Museu Ferroviário de Bauru, Museu da Companhia Paulista de Jundiaí e Museu Ferroviário Sorocabano. Ou seja, a pesquisa se insere nos procedimentos e métodos da Avaliação Pós-Ocupação (APO), objetivando contribuir para a compreensão das bibliotecas em museus ferroviários, sob o ponto de vista funcional, oferecendo subsídios de avaliação desses espaços e recomendações sobre questões técnico-funcionais. Além disso, objetivamos avaliar o ambiente construído destes edifícios entendendo não só o conceito arquitetônico tradicional de biblioteca, mas o quanto esses espaços podem absorver novos recursos digitais, formatando recomendações projetuais rebatidas na criação de uma rede de informação em museus vinculados ao patrimônio industrial ferroviário paulista e a instalação de bibliotecas híbridas. Dessa forma, queremos tanto avaliar as reais condições espaciais de bibliotecas em museus ferroviários e seu funcionamento, quanto propor uma possível ferramenta de apoio projetual e tecnológica no contexto museológico paulista.

Nombres ponentes 6: Julián Sobrino Simal / Enrique Larive López

Afiliación institucional: Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Sevilla

E-mail: elarive@us.es / arquind@us.es

Título: Descifrando cartografías. Experimentos comparados: Moreda-Lab, VRM- Lab

Resumen: La comunicación aportará claves para la gestión activa del sistema patrimonial ferroviario en Andalucía a través del estudio experimental comparado que se desarrolla en dos muestras de ensayo: el proyecto “Moreda-Lab”, en el nudo ferroviario de la Estación de Moreda en Granada; y el proyecto “VRM-Lab”, que analiza el sistema minero-ferroviario de Villanueva del Río y Minas en la Sierra Norte de Sevilla.

La gestión activa en los sistemas históricos ferroviarios es un proceso dialéctico, escalar y transdimensional con y desde el paisaje. El estudio pormenorizado de sus distintas dimensiones, físicas, temporales y disciplinares, conduce hacia nuevas fronteras metodológicas donde cocinar procedimientos de reprogramación y reactivación.

Las muestras de ensayo permiten operar con situaciones comparadas e intermedias, destilando extrapolaciones de sus características específicas a otras escalas y dimensiones.

El laboratorio experimenta con un mapa abierto y múltiple: cartografías de lo oculto y lo entrópico; de lo abandonado y lo inaprensible; de lo indeterminado y lo intangible.

Este estudio pretende descubrir las dimensiones que atraviesan estos paisajes singulares, paisajes estáticos de la movilidad, y descifrar un proceso que nos permita seguir su recorrido. Vamos a mirar el paisaje desplazándonos en el paisaje.

Nombres ponentes 7: Miriam Bessone/ María Laura Tarchini

Afiliación institucional: Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo. Universidad Nacional del Litoral, Argentina

E-mail: mbessoneyarqcolaborativas@yahoo.com.ar / mltarchini@unl.edu.ar

Título: Infraestructura ferroviaria. Alcances y posibilidades en la ciudad de hoy

Resumen: La consolidación de la cultura de la memoria hacia finales del siglo XX tuvo claras incidencias en las tendencias de rescate y recuperación de la historicidad de los entornos construidos. En este contexto las sociedades occidentales dirigieron su atención hacia el pasado que, en el plano de las ciudades, se tradujo en una tendencia a intervenciones de escala urbana y arquitectónica sustentadas en justificaciones de tipo cultural que abandonan sustentos de tipo cuantitativos y funcionalistas a favor de variables de tipo cualitativas verificadas en el espacio público y el rescate del pasado.

Existen piezas y enclaves urbanos que condensan materialmente la memoria de determinados procesos históricos. Tal es el caso de las infraestructuras ferroviarias en Santa Fe (Argentina), cuya escala y situación signó la estructura de la ciudad y los procesos urbanos hasta la actualidad.

La desafección de usos de las estaciones de ferrocarril y sus áreas de operación dentro del consolidado tejido urbano, provocó cambios en la significación pero no su desaparición física, deparando un paisaje cuyos componentes materiales condensan la peculiaridad de compendiar la memoria de una parte constitutiva del devenir histórico de la ciudad y, a su vez, abrir la posibilidad de expectativas con nuevos usos urbanos.

El trabajo se propone indagar en el sistema ferroviario como producción que ha configurado el paisaje de la ciudad moderna, y que en la actualidad presenta potencialidades de transformación. En los últimos años se han planteado intervenciones de recuperación con diferentes agentes, programas y grados de actuación. La valoración de la infraestructura ferroviaria desde variables espacio-ambientales permite indagar las relaciones que sus piezas han establecido con la trama urbana, las apropiaciones sociales y las especulaciones disciplinares, y particularmente posibilita reflexionar acerca de la formación de contenidos críticos capaces de ponderar las condiciones del patrimonio en relación a la renovación urbana.

Nombre ponente 8: Javier Fernando Ucedo

Afiliación institucional: Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Universidad Nacional del Litoral (Argentina)

E-mail: javoucedo@yahoo.com.ar

Título: La reconversión de áreas ferroviarias en proyectos urbanos estatales. La consideración patrimonial y urbana de estos bienes en su paso de la producción al espacio urbano y la cultura. Santa Fe (Argentina), 1992-2012

Resumen: A partir de los años '90, políticas de reducción estatal causaron la desafectación de gran parte de la red ferroviaria. En Santa Fe (Argentina), ciudad capital de provincia de escala mediana, existían tres zonas ferroviarias para las cuales surgieron demandas de reapropiación para nuevos usos urbanos. Intervinieron variados actores públicos y privados, aunque los niveles locales del Estado tuvieron un rol relevante en la elaboración de proyectos y en la valoración patrimonial de estos sectores. La exposición se basa en el análisis las políticas públicas implicadas en estos proyectos y en los resultados los mismos. Los casos analizados permitieron constatar dos hechos principales: la incidencia de la situación urbana cada predio en la valoración social, los impulsos de reconversión y los programas de los proyectos; y la existencia de dos etapas caracterizadas por diferentes tipos de políticas. Por un lado, el interés proyectual se concentró en las áreas urbanas más calificadas por los procesos urbanos previos, condicionando las vocaciones urbanas de cada sector y los impulsos para revertir el deterioro de estos bienes. En segundo lugar, las políticas para estas áreas caracterizaron a los diferentes gobiernos del período. Entre 1993 y 1995 se formalizó la catalogación patrimonial de la edificación ferroviaria, con criterios que segmentaban el sistema y se concentraban en las piezas edilicias. Los proyectos de reciclaje de este período fueron consecuentes a esta valoración, potenciando la fragmentación y urbana y desconexión de la red. A partir de 2008 surge un cambio de políticas patrimoniales y arquitectónicas, con grados mayores de intervención pública, concentración proyectual y concreción material. En proyectos como el Parque Federal (2008-2012), se aprecia una mayor consideración de la memoria integral del sitio, así como la integración espacial con otros proyectos de la ciudad aprovechando la conectividad de la antigua infraestructura.