



UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE  
CENTRO DE TECNOLOGIA E RECURSOS NATURAIS  
UNIDADE ACADÊMICA DE ENGENHARIA CIVIL  
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

**A IMPORTÂNCIA DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO PARA CIDADES DE  
PEQUENO PORTE: O CASO DE MISSÃO VELHA/CE**

FAVIANNY RICARTE FARIAS BESERRA

CAMPINA GRANDE

2017

**FAVIANNY RICARTE FARIAS BESERRA**

**A IMPORTÂNCIA DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO PARA CIDADES DE  
PEQUENO PORTE: O CASO DE MISSÃO VELHA/CE**

Trabalho de conclusão de curso  
apresentado ao curso de Arquitetura e  
Urbanismo da Universidade Federal de  
Campina Grande sob orientação da Prof<sup>a</sup>.  
Kainara dos Anjos.

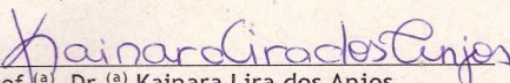
CAMPINA GRANDE

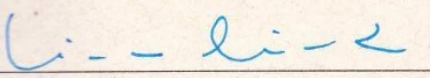
2017

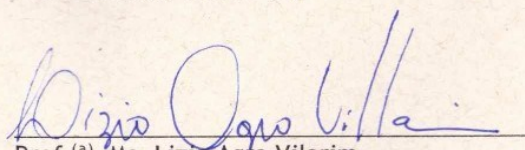
Trabalho de Conclusão de Curso "A IMPORTÂNCIA DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO PARA CIDADES DE PEQUENO PORTE: O CASO DE MISSÃO VELHA/CE", apresentado por FAVIANNY RICARTE FARIAS BESERRA, como parte dos requisitos para obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo outorgado pela Universidade Federal de Campina Grande, Centro de Tecnologia e Recursos Naturais, Unidade Acadêmica de Engenharia Civil, Curso de Arquitetura e Urbanismo.

APROVADO EM: 07 de abril de 2017

BANCA EXAMINADORA:

  
Prof.<sup>(a)</sup> Dr.<sup>(a)</sup> Kainara Lira dos Anjos  
Orientador(a) - Presidente

  
Prof.<sup>(a)</sup> Dr.<sup>(a)</sup> Livia Izabel Bezerra de Miranda  
Examinador(a) Interno (a)

  
Prof.<sup>(a)</sup> Ms. Lizia Agra Vilarim  
Examinador(a) Externo(a)

*Aos meus pais, sempre foi pra vocês e por vocês;  
À minha orientadora maravilhosa que me recebeu como  
uma mãe e me ajudou de todas as formas inimagináveis.  
Obrigada.*

*“O inocente trem amarelo  
Que tantas incertezas e evidências,  
E tantos deleites e desventuras,  
E tantas mudanças,  
calamidades  
E saudades haveria de trazer.”*

*Gabriel Garcia Marques  
(Cem anos de solidão)*

## RESUMO

O patrimônio industrial ferroviário corresponde a um tema de interesse recente para o meio acadêmico e para o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, colocando em evidência um assunto outrora importante e esquecido, tanto pelo poder público quanto pela população em geral. A relevância dessa temática suscitou a necessidade de investigar a configuração desse patrimônio e a importância do mesmo para as cidades de pequeno porte. Sendo assim, definiu-se como objetivo do presente estudo analisar a importância da valorização do patrimônio ferroviário da cidade de Missão Velha no estado do Ceará, para proteção dos bens materiais que fazem parte dessa história. Para tanto optou-se por compreender de que forma ocorreu a implantação da ferrovia, identificar características do patrimônio cultural imóvel local, analisar a proteção existente para esse acervo e traçar parâmetros gerais para auxiliar no processo de reconhecimento, valorização e apropriação desses imóveis. Nessa construção adotou-se como metodologia a pesquisa bibliográfica e documental, descritiva com abordagem qualitativa. Para tal, foram utilizados como procedimentos metodológicos a revisão bibliográfica sobre temas afins, pesquisa em fontes primárias e secundárias sobre a implantação da ferrovia, mapeamento da linhas/ramais e elaboração de ficha de inventário. A partir dos resultados obtidos com a presente pesquisa, foi possível analisar a história da cidade, seu patrimônio ferroviário e a importância do mesmo para a dinâmica urbana, além da relação estabelecida entre a cidade e seus moradores com a ferrovia. Pôde-se também, analisar as estratégias de conservação e proteção, pontuando o estado de conservação do patrimônio edificado, as formas como o governo e a sociedade efetivam essa proteção e as medidas de valorização e reconhecimento devidamente merecidos.

**Palavras-chave:** Patrimônio ferroviário; Preservação; Memória.

## ABSTRACT

The industrial heritage rail corresponds to a topic of recent interest to academia and to the Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional-IPHAN, putting in evidence a subject once important and forgotten, both by the Government and the population in General. The relevance of this subject elicited the need to investigate the configuration of that heritage and the importance of it to the small towns. Thus, defined as objective of the present study to analyze the importance of valorization of the railway heritage of the city of Missão Velha in the State of Ceará, for protection of material goods that are part of this story. To this end we decided to understand how the railroad deployment, identify characteristics of cultural property heritage site, analyzing existing protection for this collection and draw general parameters to assist in the process of recognition, appreciation and appropriation of these buildings. This construction was adopted as the bibliographical research methodology and descriptive documentary with a qualitative approach. Were used as methodological procedures to review related research topics in primary and secondary sources on the implementation of the railway, the mapping lines/branches and inventory record. From the results obtained with this research, it was possible to analyze the history of the city, your rail heritage and the importance of it to urban dynamics, in addition to the relationship established between the city and its residents with the railroad. It might also, analyze the strategies of conservation and protection, punctuating the State of conservation of the built heritage, the ways in which the Government and society that effect resource protection and recovery measures and duly deserved recognition.

**Keywords:** Railway Heritage. Preservation. Memory.

**LISTA DE FIGURAS**

<b>Figura 1</b> - Metrô do Cariri.....	pág.36
<b>Figura 2</b> - Ponte Ferroviária sobre o Rio Salgado, Missão Velha.....	pág.47
<b>Figura 3</b> - Estação Ferroviária de Missão Velha, 1926.....	pág.48
<b>Figura 4</b> - Estação Ferroviária de Missão Velha, 1940.....	pág.48
<b>Figura 5</b> - Estação Ferroviária de Missão Velha, 1957.....	pág.48
<b>Figura 6</b> - Estação Ferroviária de Missão Velha, 2016.....	pág.48
<b>Figura 7</b> - Indústria Antonio Linard Máquinas e Construções Técnicas S/A.....	pág.49
<b>Figura 8</b> - Antigos galpões da Indústria Collins S/A.....	pág.50
<b>Figura 9</b> - Antigos galpões descaracterizados, 2016.....	pág.51



## LISTA DE MAPAS

<b>Mapa 1</b> - Localização da área de estudo na malha urbana da cidade.....	pág.13
<b>Mapa 2</b> - Localização do município na Região Metropolitana do Cariri.....	pág.29
<b>Mapa 3</b> - Linha Sul ou Linha Tronco.....	pág.31
<b>Mapa 4</b> - Localização da área de estudo na malha urbana da cidade.....	pág.32
<b>Mapa 5</b> - Mapa da Ferrovia Transnordestina.....	pág.33
<b>Mapa 6</b> - Sistema Viário e Ferroviário do Cariri.....	pág.35
<b>Mapa 7</b> - Mapa de cheios e vazios da área de estudo.....	pág.38
<b>Mapa 8</b> - Mapa de infraestrutura viária.....	pág.39
<b>Mapa 9</b> - Uso e Ocupação do Solo da área de estudo.....	pág.40
<b>Mapa 10</b> - Identificação dos campos visuais das imagens feitas ao longo da linha ferrea.....	pág.42
<b>Mapa 11</b> - Conjunto urbano que compõe o Patrimônio Ferroviário de Missão Velha.....	pág.46

## LISTA DE SIGLAS

<b>CFN</b>	Companhia Ferroviária do Nordeste
<b>DNIT</b>	Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes
<b>IBGE</b>	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
<b>IPHAN</b>	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
<b>METROFOR</b>	Metropolitano de Fortaleza
<b>PRONAC</b>	Programa Nacional de Apoio à Cultura
<b>RFFSA</b>	Rede Ferroviária Federal SA
<b>RVC</b>	Rede de Viação Cearense
<b>RIMA</b>	Relatório de Impacto Ambiental da Ferrovia Transnordestina
<b>VLT</b>	Veículo Leve sobre Trilhos

## SUMÁRIO

AGRADECIMENTOS.....	03
RESUMO.....	05
ABSTRACT.....	06
LISTA DE FIGURAS.....	07
LISTA DE MAPAS.....	08
LISTA DE SIGLAS.....	09
1   INTRODUÇÃO.....	11
2   A EMERGÊNCIA DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO.....	16
2.1   O Patrimônio Histórico e sua importância.....	16
2.2   Patrimônio Industrial Ferroviário.....	19
2.3   Percurso e formação do conceito de Memória Ferroviária.....	23
3   MISSÃO VELHA E A REDE FERROVIÁRIA.....	28
3.1   Missão Velha e seus aspectos históricos gerais.....	28
3.2   História do Patrimônio Ferroviário da cidade de Missão Velha.....	30
3.3   Análise da Configuração Espacial da área de entorno da Linha Férrea.....	37
4   ESTRATÉGIAS PARA A CONSERVAÇÃO E PROTEÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DE MISSÃO VELHA.....	45
4.1   Estado de Conservação do Patrimônio Edificado.....	45
4.2   Medidas de proteção e valorização do Patrimônio Ferroviário: Governo e Sociedade.....	51
5   CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	57
6   REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	59

## 1 | INTRODUÇÃO

O patrimônio industrial ferroviário corresponde a um tema de interesse recente. E embora o tema tenha surgido na Inglaterra ainda na década de 1950 no contexto do pós guerra, só em 2003 o patrimônio industrial foi objeto de uma carta patrimonial: Carta de Nizhny Tagil (Rússia). No Brasil o tema vem sendo objeto de interesse pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) a partir de 2007 com a promulgação da Lei 11.483, a qual atribui ao órgão a responsabilidade de receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal SA (RFFSA), bem como zelar pela sua guarda e manutenção (BRASIL, 2007). Esse fato vem colocando em evidência um assunto tão importante e tão esquecido, tanto pelo poder público como pela população em geral que é o patrimônio ferroviário.

Um dos principais objetivos do IPHAN é fazer o resgate histórico da memória física e social do patrimônio industrial, o qual tem contribuições significativas para o desenvolvimento e crescimento das cidades, tanto de forma física, como sociocultural. A busca por esse resgate visa promover a preservação da Memória Ferroviária, considerada como à identidade individual e coletiva de uma cidade ou região (FREIRE et al., 2011).

A construção de ferrovias teve sua função principal como transporte de mercadorias e de passageiros, mas sempre esteve ligada intimamente em sua maioria aos investimentos públicos e privados de grandes empresários e interesses políticos, com intuito de promover o escoamento da produção agrícola, não sendo considerada uma prioridade a formação da malha homogênea para abranger todo o território nacional. Entretanto no início do século XX, muitas mudanças foram acontecendo no panorama econômico mundial mais especificamente após a Primeira Guerra Mundial e o período de falência dos antigos sistemas de produção da época, que dependiam do sistema ferroviário para transporte da produção. Nesse contexto, o período de decadência levou grande parte da malha ferroviária ao sucateamento e abandono (NETO; CARNEIRO; GIANNECCHINI, 2009).

Em contrapartida a esse abandono, os meios de transporte rodoviário foram ganhando espaço principalmente com o sistema de produção em massa do automóvel privado, tornando-o mais acessível a novas camadas da população. O trem foi perdendo espaço tornando-se um meio de transporte obsoleto, não

econômico e inviável para as necessidades da época, confirmando seu abandono ao longo do tempo. Tendo sido modificado não só os meios de transportes, mas também toda a estrutura das cidades, sendo o sistema ferroviário progressivamente desativado e as antigas linhas férreas marginalizadas.

Com relação às cidades de pequeno porte, a chegada das estradas de ferro representou de certa forma o símbolo do avanço e da modernidade, trazendo modificações no espaço urbano e transformando tanto a estrutura física como econômica, histórica e cultural dessas localidades (CORTEZ, 2008).

Diante da importância do tema cada vez mais em evidência, não apenas no âmbito da consolidação conceitual, mas também na busca por formas mais adequadas de enfrentamento da situação de abandono e por formas de intervenção, torna-se essencial à ampliação do debate. Nesse sentido, é fundamental o desenvolvimento de análises acerca da sua importância para a salvaguarda dos bens materiais dos municípios de pequeno porte.

É nesse contexto que se insere o município de Missão Velha, localizada na Região Metropolitana do Cariri no sul do estado do Ceará. O município teve sua rede ferroviária implantada em 1925, trazendo inúmeras transformações positivas para o município e regiões circunvizinhas. Para o transporte de passageiros, a linha esteve em funcionamento até a década de 1980, quando passou a ser gradativamente relegada a segundo plano por parte do poder público.

A problemática apresentada até então levou aos seguintes questionamentos: De que forma ocorreu a implantação do modal ferroviário no município de Missão Velha/CE e qual sua importância para o desenvolvimento da cidade? Qual a importância da valorização desse patrimônio para salvaguarda dos bens materiais que fazem parte da história do município? Quais as estratégias de preservação dos bens ferroviários?

A área de estudo está representada pela mancha vermelha no Mapa 1 abaixo, que constitui a Orla Ferroviária de Missão Velha, localizada na Avenida Brasília, apresentando 1,12 km de comprimento (de acordo com a ferramenta de medida do Google Earth).

### MAPA 1: Localização da área de estudo na malha urbana da cidade



FONTE: Google Earth, acessado em 03 de Nov. 2015, modificado pela autora.

Sendo assim o presente trabalho visa como objetivo geral analisar a importância da valorização do patrimônio ferroviário da cidade de Missão velha/CE para salvaguarda dos bens materiais que fazem parte de sua história, tendo como objetivos específicos:

- Compreender como se deu a implantação do modal ferroviário no município de Missão Velha/CE, seu traçado e a articulação com a malha ferroviária da Região Metropolitana do Cariri;
- Identificar o patrimônio cultural ferroviário imóvel da área de estudo: tipologias, função e o estado de conservação dos imóveis e sua importância para a preservação da memória ferroviária;
- Analisar se existem mecanismos de proteção deste acervo (inventário, tombamento) e quais os critérios de intervenção eventualmente empregados em sua adequação aos usos atuais, identificando: qual é a atual ocupação, se as adequações foram feitas a partir de projetos de restauração ou de simples reforma, quem são os autores;

- Traçar parâmetros gerais que possam auxiliar no reconhecimento, valorização e nos processos de ocupação e apropriação dos imóveis ferroviários a partir dos conceitos contemporâneos de conservação.

Para a construção dessa pesquisa foram adotados os seguintes procedimentos metodológicos:

- ETAPA 1: Revisão bibliográfica sobre temas afins: conservação do patrimônio cultural (CASTRIOTA, CHOAY); patrimônio industrial e patrimônio ferroviário (Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial e entendimento do IPHAN); percurso e formação do conceito de memória ferroviária;
- ETAPA 2: Pesquisa em fontes primárias e secundárias sobre a implantação do sistema ferroviário no município e suas estações;
- ETAPA 3: Pesquisas em fontes primárias e secundárias para o entendimento do processo de ocupação e chegada do modal ferroviário à região, identificação das companhias e ramais presentes, visando o mapeamento dos ramais e/ou linhas, nome e datas de construção das estações, e situação contemporânea;
- ETAPA 4: Elaboração de ficha de inventário contendo, de modo sucinto, os dados históricos e o estado de conservação do imóvel, assim como fotos e mapa de localização e seu preenchimento. Nesta ficha também será descrito os critérios e valores aplicados e/ou presentes nas intervenções observadas nas estações e/ou prédios ferroviários a compatibilidade dos usos atuais com o espaço pré-existente, a preocupação (ou não) com a manutenção da ambiência e o entorno dos conjuntos e/ou estações.

Este estudo foi construído por meio de pesquisa bibliográfica, descritiva com abordagem qualitativa. De acordo com Maconi e Lakatos (2010), a pesquisa bibliográfica é desenvolvida por meio de levantamento e procura por fontes e registros seguros já escritos sobre determinado assunto. Comumente são encontrados em artigos científicos, livros periódicos, teses e dissertações, e até mesmo trabalhos de conclusão de curso, configurando materiais confiáveis e seguros, que podem ser utilizados no desenvolvimento da pesquisa, ressaltando a necessidade de referenciá-los sempre e corretamente.

A abordagem descritiva tem como principal objetivo analisar os dados coletados sobre os diversos fenômenos que ocorrem numa sociedade. Atribui-se grande preocupação em qualificar, quantificar e criar uma relação entre os

acontecimentos que tem maior relevância na qualidade de vida das pessoas. Abrange várias áreas do conhecimento, detendo-se principalmente, aos estudos que tem relação com as ciências humanas (GIL, 2010).

A pesquisa qualitativa tem como objetivo, analisar e interpretar aspectos detalhados, quanto à complexidade do comportamento humano e estabelece um contato direto e duradouro com os grupos humano, meio ambiente e situação da investigação, o que permite uma coleta de dados fiel com os informantes (MARCONI; LAKATOS 2010).

Este estudo poderá contribuir de forma significativa para a população em geral, de modo que tenham a possibilidade de reconhecer neste trabalho a valorização do patrimônio ferroviário, bem como da significância da sua memória para outras gerações e da importância da sua preservação, podendo servir ainda como incentivo para novos estudos, servindo como fonte.



## 2 | A EMERGÊNCIA DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO

O presente capítulo apresenta a revisão bibliográfica acerca das categorias conceituais que compreendem a fundamentação teórica sobre a qual foi analisada a importância do patrimônio ferroviário de Missão Velha/CE. Inicialmente é apresentado o entendimento acerca do patrimônio histórico, para em seguida abordar a emergência do patrimônio industrial ferroviário, a nível internacional a partir da formulação da Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial, e a nível nacional a partir do entendimento do IPHAN sobre o tema. Por fim, é apresentado o percurso e a formação do conceito de memória ferroviária.

### 2.1 | O Patrimônio Histórico e sua importância

Todos os bens que uma pessoa ou um povo possui ou consegue acumular, trata-se de patrimônio. Sejam esses bens naturais, planejados, imateriais ou materiais. As primeiras noções de patrimônio, inicialmente dotado principalmente de uma função antropológica, datam do século XIX, com a construção do entendimento acerca do monumento, monumento histórico e patrimônio histórico e artístico. Nesse sentido, o patrimônio era então definido como “tudo o que for edificado por uma comunidade de indivíduos para rememorar ou fazer que outras gerações de pessoas rememorem acontecimentos, sacrifícios, ritos e crenças” (Choay, 2001, p. 18).

Esse conceito de patrimônio é forjado no âmbito das consequências da revolução industrial para as transformações radicais que passam as cidades para adaptarem-se às demandas da nova estrutura socioeconômica. Dentro desse contexto, vale ressaltar a emblemática reforma urbana de Paris levada a cabo pelo então prefeito Georges-Eugène Haussmann (1853 – 1870), que influenciou uma série de intervenções urbanísticas com os seus princípios higienistas de modernização e embelezamento das cidades. Se por um lado, promoveu-se a destruição de partes inteiras da malha urbana de Paris em nome da *higiene*, do trânsito e da estética, por outro lado, passou-se a reconhecer os *monumentos individuais* que mereciam ser preservados por sua importância histórica, embora a cidade ainda não existisse como objeto patrimonial autônomo.

Ao longo dos anos o conceito de patrimônio vem se modificando, especificamente após o final da Segunda Guerra Mundial, sendo ampliado a cada

dia, sobretudo, no que se refere ao patrimônio arquitetônico, que sempre teve suas definições atreladas a forma mais tradicionalista do monumento histórico único, mas que vem se renovando e ampliando-se no conceito de arquitetura, e até mesmo nos modelos, estilos e espécies de edifícios e monumentos que são considerados merecedores de preservação (CASTRIOTA, 2007).

Segundo Goulart (2012, p.3), “podemos caracterizar como patrimônio histórico arquitetônico qualquer edificação que represente parte da história local de uma cidade ou município”. Logo, toda produção social feita ao longo do tempo tem o seu papel simbólico dentro da coletividade. Já que, ainda conforme o autor, esses patrimônios despertam o interesse e representam a materialização de uma cultura local, carregando a história das pessoas que dela participaram.

Quando tratamos sobre patrimônio, muitos se limitam às construções, às paisagens ou o que é material apenas. Mas pode ser considerado patrimonial o que é intangível, estilo de vida, crenças, os costumes, enfim o que seja importante para a coletividade de ser protegido e resgatado pela memória.

Corroborando com isso, Machiski (2002 apud MONARSTIRSKY, 2006, p.108) coloca que a definição de patrimônio cultural abrange e incorpora valores imateriais, como as produções socioculturais, os bens intangíveis, as sensações trazidas pela memória, os modos de se viver e comportamentos. Da mesma forma que o material, eles são herdados de gerações passadas, foram assimilados por uma coletividade e são importantes para identidade com a própria história e cultura.

O patrimônio pode ser encontrado nas manifestações artísticas, mas também nos hábitos, nos usos e costumes, nas crenças, nas formas de se viver e na memória da sociedade. Podendo estar presente na cultura erudita, como também na popular, pode ser identificado nos bens cultural-históricos e nas manifestações sociais atuais (MONARSTIRSKY, 2006).

Patrimônio não se refere apenas aos meios edificados e naturais, mas também a toda riqueza cultural humana, chamada de patrimônio imaterial. Essa riqueza pode ser exemplificada pelas festas religiosas e pagãs, “causos”, modo de produção singular, entre outros. Portanto, tem de se verificar não somente o patrimônio exposto à visão, mas também aquele ressaltado pelos outros meios sensoriais (BARRETO, 2006 apud MAMEDE et al., 2008, p. 82).

Nos bens patrimoniais estão presentes os valores que permeiam as relações cotidianas que fazem um repasse de informações, sendo formais, afetivas e

pragmáticas (RODRIGUES, 2010). Podem ser verificados valores imbricados sendo eles arquitetônico, histórico, paisagístico, arqueológico, de uso e de raridade. Valores esses, segundo Freire et al. (2011), que não podem vir separados, fazendo parte de uma lógica maior, a das múltiplas relações existentes. Nesse sentido, Choay (1998) afirma que “todo objeto do passado pode ser convertido em testemunho histórico sem ter tido na sua origem um destino memorial” (Choay, 1998 p. 98).

Devido à importância reconhecida do patrimônio, a preservação dele foi aos poucos se incorporando à sociedade brasileira. De início, naquelas cidades internacionalmente conhecidas e depois foi se espalhando Brasil a dentro. Porém falta uma política que organize as ações dos órgãos que atuam no patrimônio cultural. Ainda há o problema de se determinar o que é ou não é patrimônio, já que essas escolhas são motivadas por interesses diversos (MONARSTIRSKY, 2006, p. 2).

Para preservar esses bens é necessária a intervenção do Poder Público e da sociedade. Cada vez mais vem crescendo a atenção a esses patrimônios, seja pelo seu valor histórico, como um atrativo turístico ou até mesmo por interesse econômico. Choay (2001 apud MONARSTIRSKY, 2006, p. 1) diz que essa preocupação passou a ser imprescindível diante das rápidas e decisivas transformações que os países apresentam. Relata, ainda, que os monumentos históricos se tornaram insubstituíveis, não se podendo remediar sua perda.

Como cada indivíduo é parte de um todo – da sociedade e do ambiente onde vive – e faz parte da construção da história desse coletivo produzindo um legado para as próximas gerações, seja por meio de produtos, intervenções e registros que façam ser transmitido o conhecimento para os que chegam. Se essa herança for destruída esse conhecimento é perdido, e experiências já vividas tendem a ser repetidas. Daí a importância da preservação, e ainda evitar o impacto ambiental, por meio da preservação e reutilização de edifícios e objetos (GHIRARDELLO; SPISSO, 2008, p. 15).

Embora a discussão acerca do patrimônio e do reconhecimento de sua importância tenha iniciado já no século XIX, a noção do patrimônio urbano histórico, tratado de forma embrionária por John Ruskin (Londres, 1819-1900), consolida-se por meio da doutrina de conservação e restauração do patrimônio urbano definida pela *Carta italiana del restauro*, de 1933. Nesse sentido, Giovannoni entende a

cidade histórica não apenas como um monumento em si, mas principalmente como um tecido vivo (GIOVANNONNI apud CHOAY, 2001). Observa-se então a conversão da cidade material em objeto de conhecimento histórico.

Choay (2001) entende o patrimônio urbano histórico enquanto resultado de uma dialética da história e da historicidade que se processa entre três figuras (ou abordagens) sucessivas da cidade antiga:

- I. Figura Memorial: defendida por John Ruskin (Londres, 1819-1900) para o qual a cidade antiga desempenha o papel memorial de monumento;
- II. Figura Histórica: resultado da confluência do papel propedêutico da morfologia urbana defendida por Camillo Sitte (Viena, 1843-1903) e do papel museal, que entende a estrutura urbana pré-industrial como frágeis e preciosos vestígios de um estilo de vida original prestes a desaparecer.
- III. E por fim, a Figura Historial, defendida por Gustavo Giovannonni (Roma, 1873-1947) a qual corresponde a síntese e superação das duas precedentes, considerando o valor de uso e o valor museal dos conjuntos urbanos antigos, integrando-os numa concepção geral da organização do território.

A compreensão da *invenção do patrimônio urbano* conforme postula Choay (2001), é fundamental para entender a importância não apenas das edificações consideradas históricas, mas, sobretudo de sua relação com a dinâmica urbana no sítio no qual estão inseridas bem como suas funcionalidades. Esse entendimento é essencial para a compreensão do patrimônio industrial ferroviário como veremos a seguir.

## **2.2 | Patrimônio Industrial Ferroviário**

Conforme Choay (1998), o termo patrimônio teve sua definição elaborada por meio da homogeneização em relação aos diversos valores patrimoniais, que tiveram sua reprodução em formas diferentes na arquitetura dos séculos XIX e XX, compondo desde então as categorias de monumentos históricos.

O patrimônio industrial surgiu junto com a abrangência da definição de patrimônio cultural. Trata-se dos resquícios das atividades industriais, devido à relevância tecnológica, econômica e social.

O estudo desses bens é feito por meio da arqueologia industrial, conforme Kühn (2005), considerando a relação entre os processos produtivos, formas de produção de energia e meios de transporte, já que foram responsáveis por marcar um longo período de implantação e desenvolvimento de indústrias e as transformações de diversas cidades.

No contexto das transformações, aqui sumariamente delineadas, situa-se a preservação do patrimônio industrial, conceito decorrente da própria ampliação da ideia de patrimônio. A discussão sobre a importância e a preservação do patrimônio industrial teve início na Inglaterra, nos anos 1950, quando foi construída a expressão arqueologia industrial e ampliado o campo de atuação dos profissionais arqueólogos na preservação (RODRIGUES, 2010, p. 34).

Segundo Rosa (2011, p. 3), a arqueologia industrial seria a metodologia de estudo que centrava nos vestígios físicos dessas atividades econômicas e sociais do passado industrial, são os “monumentos industriais”. Rodrigues e Camargo (2010) definem como objetivo da arqueologia industrial o estudo das mudanças sociais, econômicas e culturais a partir da interpretação das evidências materiais do legado da indústria, que são conjuntos edificados relacionados com a extração, processamento, produção, armazenamento, energia e transporte.

Portanto, a defesa do patrimônio industrial é guiada pelo reconhecimento que os testemunhos tangíveis e intangíveis da atividade industrial – fábricas, centrais elétricas, ferrovias, gestos e gestos técnicos, tradições e saberes populares, etc. – são lugares de memória e que eles carregam um valor identitário para diversas comunidades (ROSA, 2011, p. 1).

A Carta de Nizhny Tagil (2003) aborda o patrimônio industrial enquanto os vestígios da cultura industrial que tenham valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Esses vestígios industriais podem ser de edifícios, centros de produção, utilização de energia e meios de transporte, como as ferrovias, representando o testemunho das atividades que tiveram e ainda tem imensa importância histórica. Acrescentando, ainda, que as autoridades públicas devem despertar na sociedade o interesse e a dedicação por esses bens, já que neles estão o registro de vida de homens e mulheres comuns, pois esse é o meio mais seguro de garantir a sua preservação.

A partir do reconhecimento dos diversos valores existentes no patrimônio industrial, seu conceito foi se consolidando. São esses valores: o histórico ou de “testemunho histórico”, representando a evolução humana; o social, sobre o trabalho industrial; o tecnológico, com as transformações técnicas e tecnológicas dos processos existentes; o científico, servindo de base para diversos estudos; e por fim, o valor arquitetônico, refletindo em sua forma e aparência a função específica a qual deveria realizar e além da qualidade das edificações (ROSA, 2011, p. 3).

É nesse contexto que emerge o conceito de patrimônio ferroviário, uma vez que compreende não só o transporte de cargas, mas também as vilas ferroviárias. As vilas das ferrovias eram os locais onde trabalhadores e diretores moravam, desse modo as relações sociais e de trabalho se misturavam, assim como nas vilas para trabalhadores de indústrias (FREIRE et al., 2011).

Uma das indústrias mais antiga e conhecida em Missão Velha e toda a região do Cariri, por adotar a prática das vilas para trabalhadores, bem como pela importante contribuição na economia da cidade é a Indústria Linard, a qual nasceu no mês de outubro do ano de 1933, tendo como principal objetivo a prestação de serviços de fundição artesanal de caldeiras a vapor e moendas de cana-de-açúcar em todo o nordeste.

O patrimônio ferroviário é composto pelo material rodante, os pátios, os imóveis, os equipamentos de sinalização e comunicação e o acervo documental. Enfim, toda manifestação relacionada aos trens e suas estações, que mesmo não estando em funcionamento ou na ativa seguem fazendo parte da memória histórica da cidade e dos habitantes (FREIRE et al., 2011).

As ferrovias estiveram profundamente inseridas na formação das cidades e de suas estruturas, compondo assim uma paisagem cultural. Netto (2006 apud MAMEDE et al, 2008) explica que a cada localidade que uma estação ferroviária era inserida, o entorno se modificava, desde o estilo arquitetônico, como os costumes, as vivências experiência da organização da ocupação urbana.

Percebendo a importância do patrimônio ferroviário histórico para a sociedade, preservá-lo é o mais certo a ser feito. Trata-se de manter o estado físico de um patrimônio, visando protegê-lo da degradação natural ou do homem.

É claro que nossa cidade deve se modernizar, que novas construções devem surgir e a paisagem mudar, mas o que não deve

nunca ser deixado de lado é a preservação do patrimônio histórico, pois ele representa a materialização da nossa história e da identidade cultural coletiva (GOULART, 2012, p.04).

Para ocorrer efetivamente essa preservação, é necessário que a prefeitura, os vereadores, organizações populares estejam junto de órgãos e programas nacionais de proteção ao patrimônio determinando o que é significativo para aquela coletividade. É importante haver interesse, sensibilidade e conhecimento para lidar com esse tema tão fundamental para a memória (MONARSTIRSKY, 2006, p. 30).

Se os bens herdados forem abandonados ou destruídos, desconsiderando a importância coletiva deles, a perda é de conhecimento, ambiental e identitária.

No tratamento com os sistemas industriais, há uma tendência do tratamento unitário das partes. Nas ferrovias, o tombamento das estações ocorre em número incomparável com outros espaços, mesmo que elas só sejam de fatos compreendidas junto com todo o contexto em que está inserido como armazéns, oficinas, residências, instalações mecânicas, pontes, túneis e, principalmente, nos complexos ferroviários, onde a técnica poderia ser amplamente observada e compreendida (RODRIGUES, 2010, p.39).

Segundo Rodrigues e Camargo (2010), há certa dificuldade de reconhecimento no valor desse patrimônio industrial e suas características arquitetônicas. Para sua apropriação, pode acontecer: remanescentes com a manutenção da atividade inicial; abandono e até demolição; adaptação para novos usos; e ainda a museificação da área. A sua difícil valoração se dá não só pela proximidade temporal, como pela ideia de serialidade e reprodução do produto industrial, dando uma errônea sensação que sua extinção não abalará a história local.

Rosa (2011) ressalta os fatores principais que motivam o processo de tombamento dos monumentos atualmente considerados como parte dessa herança industrial nacional, seria a arquitetura dos monumentos e também a relevância desse patrimônio para a história nacional. Por isso, alguns deles deixaram de ser tombados com a intenção de salvaguardar essa categoria de patrimônio.

Para que o processo de esvaziamento do sentido do patrimônio industrial seja rompido é preciso esforços da comunidade com os órgãos de prevenção, para que os registros de vida de vários homens e mulheres que fizeram parte da construção dessa história não sejam perdidos, como também não sejam desfeitas paisagens

que são núcleos da identidade local, nem se abandonem os valores e conhecimentos socialmente acumulados (RODRIGUES, 2010).

Ainda há muito a ser conquistado referente à valorização do patrimônio deixado pelas indústrias. O Brasil que ainda não tem um conhecimento teórico, metodológico e prático consistente e maduro sobre o patrimônio industrial e nem sua proteção está de maneira efetiva nas políticas públicas nacionais. Claramente se vê isso por meio do número reduzido de fábricas e sua infraestrutura sendo protegidas pelos órgãos específicos ou até mesmo pela iniciativa privada. Sem contar a ainda pouca produção e estudos científicos acerca dele (ROSA, 2011).

O reconhecimento do patrimônio industrial e ferroviário como um bem a ser preservado se dá pela sua importância para a sociedade, de forma que aconteça sua restauração para que seja utilizado da forma que for mais apropriado, levando sempre em consideração os aspectos históricos (PACHECO, 2015).

### **2.3 | Percurso e formação do conceito de Memória Ferroviária**

Embora a memória seja composta por elementos formadores do patrimônio que permitem reviver a imagem do passado, transmitindo o conhecimento sobre a história de um povo, ela não pode ser conceituada como algo objetivo, pois surge a partir das construções de identidades e do fortalecimento de consciências e percepções individuais e coletivas, resgatadas de vivências e relatos do cotidiano. Elas se constituem durante um período de importantes experiências, fazendo menção ao passado e sendo exposta por meio da verbalização de uma recordação no tempo presente, promovendo o encontro entre espaços e lugares (FREIRE et al., 2008). A memória surge baseada nas escolhas dos órgãos de proteção junto à sociedade, selecionando aquelas a serem protegidas.

Monarstirsky (2006) disserta que a intervenção mais efetiva relativa à determinação do que será lembrando e o que não será, depende do Poder Público e do poder do capital. O processo para a preservação passa por etapas: a indicação do patrimônio, o conceito de preservação, a técnica de restauração e a utilização. Sendo assim, todo lugar tem a construção histórica e a presença de memórias. O que vai diferenciar esses lugares é quais são as memórias mais privilegiadas, enfatizadas e consideradas segundo os agentes sociais.



A sociedade tendo consciência da coletividade mantém a memória coletiva viva, promove a disseminação da sua cultura e conserva os bens herdados. Para isso, a memória individual é fundamental para que o indivíduo se reconheça nesse contexto, e assim se sinta legitimado para lutar pelo direito à cidade. A memória é indispensável ao sujeito, se dá de forma objetiva, mas se utiliza de objetos concretos para se sustentar. Sendo assim, para dar continuidade e permanência a essa memória coletiva é necessário guardar, arquivar, registrar fatos, momentos, sensações para que possa permitir a identificação.

Rodrigues (2010, p.34) disserta que a memória é um instrumento poderoso de autoconstrução e que, junto à História, faz com que o patrimônio possa contar narrativas do passado de forma plural e materializada.

Anteriormente a existência da ferrovia no Brasil, o transporte de mercadorias era feito precariamente em estradas de terra, pelos tropeiros, através da utilização de animais que escoavam a produção até os portos para a navegação de cabotagem ou exportação. Desta forma, “o trem de ferro substitui os muares, os carros de boi e os cavalos nas longas viagens, multiplicando o poder de transporte de mercadorias.” (SOUZA, 2009, p. 27-28 apud CARMO, 2014, p. 27).

A partir de 1850, o Brasil incentivou a expansão ferroviária já que significava o avanço tecnológico, fazendo com que crescesse a economia agroexportadora. Essa expansão provocou múltiplos reflexos no país, transformando lugares e relações sociais. Com o passar do tempo, quando a operação ferroviária foi deixando de ser necessária, a maioria das estações foram fechadas e abandonadas, começando a se deteriorar (CARMO, 2014).

Mamede *et al* (2008, p. 91) relata que a história ferroviária foi marcada por dois momentos distintos: um período áureo, de prosperidade, em que as ferrovias representavam surgimento e desenvolvimento; e o outro período de abandono e sucateamento, resultado da priorização por parte do governo ao modal rodoviário.

A falta de organização e planejamento na idealização e construção das primeiras ferrovias decorreu da não integração das regiões brasileiras, logo, a eficiência no transporte de cargas e passageiros foi comprometida e logo colocada de lado diante do advento do transporte rodoviário e também das novas exigências de mercado e modernização (MONARSTIRSKY, 2006, p. 137).

Segundo Freire *et al.* (2011), as dinâmicas sociais que resultaram da rotina dos que viviam em torno e em função das ferrovias criaram diversos elementos que

compõem a Memória Ferroviária. A significância do espaço compartilhado deriva das vivências dos que dali fizeram parte e ainda para os que de alguma forma ainda hoje o recebe. Para resguardar e proteger a memória desse tempo.

A criação da RFFSA – Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima, em 1957, buscou recuperar e manter as ferrovias em funcionamento no país através da fusão de várias empresas, gerando uma nova organização administrativa. Destaca-se a preocupação desde o início da criação da RFFSA com a preservação da memória ferroviária através da implantação dos Centros de Documentação em suas Superintendências Regionais, Museu Ferroviário e dos programas PRESERVE e PRESERFE (CARMO, 2014, p. 25-26).

Os integrantes da própria rede ferroviária foram verdadeiros guardiões da memória, cuidando do que restava e zelando pelas edificações, junto com a sociedade civil, prefeituras e universidades. Nessa ótica visualiza-se uma inserção da história oral e sua importância, a qual faz menção sobre a memória de um lugar, e que fora construída e narrada através das coletividades.

O desmantelamento da RFFSA e sua extinção em 2007 marcou o início da atuação do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN na preservação da Memória Ferroviária (CARMO, 2014).

Segundo a Lei nº 11.483/2007 que trata da revitalização do setor ferroviário:

Art. 9º Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - Iphan receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção.

§ 1º Caso o bem seja classificado como operacional, o Iphan deverá garantir seu compartilhamento para uso ferroviário.

§ 2º A preservação e a difusão da Memória Ferroviária constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário serão promovidas mediante:

I - construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos;

II - conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA.

§ 3º As atividades previstas no § 2º deste artigo serão financiadas, dentre outras formas, por meio de recursos captados e canalizados pelo Programa Nacional

de Apoio à Cultura - PRONAC, instituído pela Lei no 8.313, de 23 de dezembro de 1991.

A Memória Ferroviária consiste em todas as fontes de informações sobre o contexto ferroviário brasileiro, seja de ordem documental, histórica (incluindo fontes de história oral e ruínas de testemunhos), arquitetônico-urbanística (tanto no plano interno quanto em relação à implantação na paisagem da cidade) e sociológica (relações de produção, de trabalho, de vizinhança – micro e macrossocial – de parentesco) (FREIRE et al, 2011).

Surge, então, a necessidade de demarcar quais são os bens que despertam a identidade da ferrovia, para não deixar que o crescimento econômico sobreponha à preservação dos bens culturais. A memória ferroviária está presente na literatura, no cinema, nas artes e contribui fortemente para a construção da identidade (CARMO, 2014).

O trem e seus personagens produziram verdadeiras obras primas na literatura brasileira. Crônicas, poemas e canções que viajam pelos trilhos da memória e fazem da alma sua de partida e de chegada, encantando as novas gerações e trazendo saudade para aqueles que vivenciaram os tempos em que a estrada de ferro vicejava por todos os rincões, transportando gente e sonhos, levando cargas, trazendo o progresso, fazendo a alegria do povo (FERREIRA VJ, 2010, p.25 apud CARMO, 2014, p. 20).

Em busca desse resgate para resguardar a Memória Ferroviária, o trabalho é árduo já que qualquer fragmento desse passado pode ser de grande importância para o entendimento dessa história. A legislação não é suficiente para que o bem cumpra sua função de patrimônio cultural, tem de haver políticas públicas para isso, infelizmente o que motivou o surgimento dessas políticas é a degradação do patrimônio ferroviário.

Embora a iniciativa de preservação da memória tenha aumentado no país, ainda assim continua negligenciado, segundo Carmo (2014), e o Centro de Memória é fundamental para preservação das ferrovias, por ter o resgate do acervo e ainda a função educativa e entretenimento para a sociedade em geral.

Lugares importantes para essa memória estão nos complexos ou pátios ferroviários, que são compostos por elementos e compartimentos que faziam parte das relações feitas entre os seus integrantes, logo são referências da história dos que ali conviveram e até mesmo da formação de cidades. Logo, a Memória Ferroviária é constituída de uma “dimensão sintática” do espaço, correspondendo a

estruturas edificadas, e uma “dimensão semântica”, que corresponde às relações sociais. (FREIRE et al., 2011)

Monarstirsky (2006, p. 138) traz que para a sociedade possa (re)conhecer, se envolver e absorver a cultura presente no patrimônio ferroviário local e entender sua relevância em um contexto maior é preciso que esteja conservado e que seja possível todas as possibilidades de interpretações que este patrimônio possa ter.

Neste sentido, é importante que o direito à memória seja preservado e o arranjo da cidade, através das políticas públicas, contemple este direito. E este direito não é dado, este direito necessita ser construído, pois se a memória articulada à identidade é, antes de mais nada um instrumento de poder, ela será um elemento importante nas constantes disputas que determinam os destinos das cidades (SANTANA, 2000 apud MONARSTIRSKY, 2006, p. 138).

Para se valorizar e preservar o patrimônio ferroviário se faz necessário o fortalecimento da ideia de Memória Ferroviária, não só para a conservação do estado físico dos bens herdados, mas também da vinculação da coletividade com a história da sua própria identidade.

### **3 | MISSÃO VELHA E A REDE FERROVIÁRIA**

O capítulo 3 tem como objetivo apresentar os resultados das pesquisas realizadas em fontes primárias e secundárias com a finalidade de compreender o processo de implantação do sistema ferroviário no município e suas estações. Também visava buscar o entendimento acerca do processo de ocupação e chegada do modal ferroviário à região, identificação das companhias e ramais presentes, visando o mapeamento dos ramais e/ou linhas, nome e datas de construção das estações, e situação contemporânea.

#### **3.1 | Missão Velha e seus aspectos históricos gerais**

O município de Missão Velha faz parte da Mesorregião Sul Cearense e da Microrregião do Cariri, hoje denominada Região Metropolitana do Cariri (ver Mapa 2). Tornou-se parte constituinte da região metropolitana em 2009, após o processo de conurbação dos municípios Crato, Barbalha e Juazeiro do Norte (principal centro comercial da região). Missão Velha dista 33km da mais desenvolvida cidade do Cariri (Juazeiro do Norte) e 521km da capital, (Fortaleza). A cidade possui uma população estimada em 2016 de 35.326 habitantes, área da unidade territorial em km<sup>2</sup> de 645,703, densidade demográfica de 53,08 hab/km<sup>2</sup> (IBGE, 2016).

Possui como patrimônio cultural a estação ferroviária e a igreja matriz e é detentora de patrimônios naturais como a cachoeira de Missão Velha. Possui ainda vínculo com o Geopark da América Latina por suas grandes concentrações de fósseis. Culturalmente possui a festa da cidade em comemoração ao dia da emancipação política, a vaquejada e a festa religiosa do padroeiro do município. Com relação aos aspectos econômicos, destacam-se como principal fonte de renda aquela gerada pelos serviços públicos, serviços de saúde, o comércio em geral, pequenas indústrias e empresas privadas as quais aquecem a economia da cidade (MISSÃO VELHA, 2016).

## MAPA 2: Localização do município na Região Metropolitana do Cariri



Fonte: Elaborado pela autora, 2017.

A origem do município e povoação do Cariri cearense se deu em meados do século XVII com a chegada dos Jesuítas ao Sítio Cachoeira, enviados em missões para pacificação dos índios que ali estavam refugiados. A partir de 1707, a região começou a ser colonizada por uma expedição chefiada por João Correia Arnaud, acompanhado de sua família e escravos. Logo a região veio a denominar-se “São José da Missão Velha do Cariri”. Segundo o jornal de época “O Araripe”, de 20 de Fevereiro de 1859, o nome da cidade se deu pela necessidade de criar uma nova missão (Sítio Missão Nova), levando a região a ser conhecida por Missão Velha.

Pertencendo ao município de Barbalha até então, Missão Velha teve a sua emancipação política em 08 de novembro de 1864. E, apesar de ser conhecida

como berço do Cariri, o seu desenvolvimento não acompanhou o mesmo ritmo das cidades vizinhas, que cresciam de forma mais acelerada.

### **3.2 | História do Patrimônio Ferroviário da cidade de Missão Velha**

No final do século XIX e início do século XX, o Brasil passou por diversas transformações em seu sistema de transportes, por meio da construção de ferrovias, que representou a modernidade para este período da história. A princípio, a linha férrea era utilizada por trens de passageiros, cargas e mercadorias, saindo de várias cidades com destino às suas capitais. E, por longos anos, o trem foi sinônimo de progresso, além de gerar dinâmica para as cidades nas quais se instalava. Os impactos referentes a essa “modernidade” para a sociedade da época ficam claros ao observar alguns relatos que enfatizavam que “sua chegada à plataforma [do Crato] era sempre festiva, as viagens instrutivas, a cidade melhorada, o cotidiano transformado pelas novidades que vinham da capital” (CORTEZ, 2008 p. 214). Percebe-se também o entusiasmo das pessoas ao descrever a chegada do trem na cidade, é o que pode ser visto no depoimento de Dona Naninha abaixo

Agora eu acho, eu tava dizendo a ela aqui que a chegada do Crato, do trem, era muito melhor que a exposição do Crato hoje. Assim, era uma coisa que o pessoal se divertia (...) era cheio. A banda de música, tudo. Era uma coisa linda. Linda mesmo. Era bonito mesmo a chegada do trem aqui (...) era uma coisa que todo mundo queria ver. Todo mundo queria assistir (CORTEZ, 2008, p. 112).

Porém, com o regime progressista que havia no país nas décadas de 1950 e 1960 do século XX, o Brasil intensificou uma política efetiva na construção de estradas, negligenciando o transporte ferroviário. Desse modo, com a chegada dos caminhões e automóveis, o trem teve sua hegemonia abalada, ocasionando o seu abandono ao longo do tempo. Isso gerou mudanças na estrutura urbana das cidades que tiveram seu sistema ferroviário desativado e as antigas linhas férreas marginalizadas. Segundo Lynch (1997), as linhas férreas podem funcionar como um limite, uma barreira entre os dois lados urbanos da cidade, no qual a permeabilidade entre estes lados é prejudicada.

Se, no sentido longitudinal, as ferrovias são indutoras da urbanização, sua transposição sempre se constitui em obstáculo ao desenvolvimento pleno dos tecidos urbanos. Dessa forma, as

ferrovias quase sempre se constituem em elementos importantes da estruturação urbana, caracterizando distintamente os lugares urbanos de um lado e do outro da linha, valorizando mais essa ou aquela porção do território e da paisagem urbana (QUEIROGA, 2011. p. 30).

Neste contexto, insere-se o município de Missão Velha, que também teve a sua estrutura de transporte modificada, como aconteceu no restante do país. No início do século XX, o Crato era a maior cidade da Região do Cariri, via-se então a necessidade de fazer a ligação direta desta com a capital do estado do Ceará, Fortaleza. Isso foi possível quando foi iniciada, em 1872, a construção da primeira estrada de ferro do Ceará, a Estrada de Ferro de Baturité (MAPA 3), que possui sua estação inicial em Fortaleza e estação final no Crato (GIESBRECHT, 2011).

Fazendo parte da Estrada de Ferro de Baturité, o trem chegou a Missão Velha no ano de 1925 com a construção de sua estação ferroviária. Inicialmente, o veículo era muito utilizado por comerciantes no transporte de mercadorias, mas também por passageiros saindo de várias cidades com destino à capital.

**MAPA 3: Linha Sul ou Linha Tronco<sup>1</sup>**



FONTE: GIESBRECHT, 2011. Editado pela autora.

<sup>1</sup> De acordo com GIESBRECHT (2011), “A linha-tronco, ou linha Sul, da Rede de Viação Cearense surgiu com a linha da Estrada de Ferro de Baturité, aberta em seu primeiro trecho em 1872 a partir de Fortaleza e prolongada nos anos seguintes”.



O trem participou efetivamente no processo de desenvolvimento, expansão e modificação urbana do município. A chegada do trem transformou a paisagem urbana da cidade, o que pode ser percebido por meio dos elementos encontrados no entorno da linha férrea, a exemplo as antigas indústrias presentes na área.

A ferrovia [...] induziu o crescimento das respectivas áreas centrais até a estação central, mas também estabeleceu nela um forte limite do centro. Mais que isso, as áreas do mesmo lado do centro se valorizaram diferencialmente daquelas que ficaram para trás da linha do trem, constituindo-se em marco norteador de diferenças locais, dando início, ainda no século 19, a um claro processo de segregação sócio espacial (QEUIROGA, 2011. p. 32).

Com o declínio do trem de longa distância a partir da década de 1980, que se tornou não econômico e inviável para a época, o transporte ferroviário de passageiros na região esteve em funcionamento até aproximadamente o ano de 1988, quando foi desativado entrando em um processo de abandono e obsolescência de seu patrimônio.

Posteriormente, a linha férrea passou a ser utilizada apenas por trens de cargas, transferindo a centralidade, dinâmica e desenvolvimento urbano da cidade para o principal eixo viário, rodovia CE-293, (MAPA 4) que atravessa o município.

**MAPA 4: Localização da área de estudo na malha urbana da cidade**



Fonte: Elaborado pela autora, 2017.

De acordo com Nobre (2013), a Estrada de Ferro de Baturité, que ligou a Capital ao sul do estado, pertencia, a princípio, a Rede de Viação Cearense – RVC – mas, em 1975, “foi incorporada a Rede Ferroviária Federal e finalmente privatizada em 1997 passando então para o domínio da empresa Companhia Ferroviária do Nordeste [CFN], atual Transnordestina Logística S.A” (NOBRE, 2013).

Devido a sua localização estratégica para a Transnordestina, Missão Velha presenciou o marco inicial da obra, pois poderia fazer a ligação direta entre o Ceará e Pernambuco. Desse modo, os trilhos da antiga Estrada de Ferro de Baturité, correspondentes ao trecho Missão Velha-Fortaleza foram reaproveitados, com o objetivo de unir os dois principais portos desta região do Nordeste (Pecém/Fortaleza, CE a Sauípe/Região Metropolitana do Recife, PE). O trecho Missão Velha-Juazeiro do Norte-Crato foi descartado para este fim. Os trilhos da Transnordestina não atravessam a zona urbana do município, passam pelo distrito do Quimami, situado a 14km da sede, e por parte da zona rural da cidade; segue então com destino a Salgueiro-PE. Como pode ser observado no Mapa 5 a seguir:

**MAPA 5: Mapa da Ferrovia Transnordestina**



FONTE: Mapa do Sistema Ferroviário Brasileiro, disponível no Relatório de Impacto Ambiental da Ferrovia Transnordestina, editado pela autora.

Acerca da Ferrovia Transnordestina, o seu Relatório de Impacto Ambiental traz uma importante consideração:

Há mais de cem anos, já existiam ferrovias no Nordeste. A reunião de ferrovias isoladas deu origem ao que se pode chamar de sistema ferroviário do Nordeste. [...] No ano de 1958, foi realizado no município de Salgueiro o “Encontro do Nordeste”, uma discussão de alternativas para o desenvolvimento econômico e social da região. [...] Ainda em 1958, foram iniciados os estudos para uma ferrovia ligando Petrolina, Salgueiro e Missão Velha. [...] Em 1987, o governo federal reviveu a ideia da Ferrovia Transnordestina, elaborando um projeto que previa a construção de 867 km de via férrea nos trechos Petrolina/Salgueiro, Salgueiro/Missão Velha, Crateús/Piquet Carneiro e Senhor do Bonfim-laçu, assim como a recuperação de 1.635 km de ferrovias já existentes. Em 1990, foram iniciadas obras para implantação da ferrovia, entretanto a construção foi paralisada em dezembro de 1992, por falta de recursos. [...] Em dezembro de 2003, o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, ou, simplesmente DNIT, em parceria com os estados de Pernambuco e Ceará, começou a preparar os projetos de engenharia e dos estudos para obter recursos para financiamento das obras, além da desapropriação de terras. [...] As ações propostas para a Malha Ferroviária do Nordeste, compreendem a construção de 637 quilômetros de novos ramais ferroviários, que viabilizarão a integração interna da Região Nordeste e com o resto do País. (RIMA, Relatório de Impacto Ambiental da Ferrovia Transnordestina, 2004, p. 15, 16 e 18).

O projeto da Ferrovia Transnordestina visou solucionar a falta de organização e planejamento passados, uma vez que não houve integração entre as regiões brasileiras na construção das antigas malhas ferroviárias do país.

No ano de 2009, o “o trem voltou” ao Cariri, operando como Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), sendo inaugurado como o Metrô do Cariri, operando entre Crato e Juazeiro do Norte, que, segundo o Metropolitano de Fortaleza (METROFOR), já transporta mais de 1,330 mil usuários por dia ao longo de 13,6 Km mês.

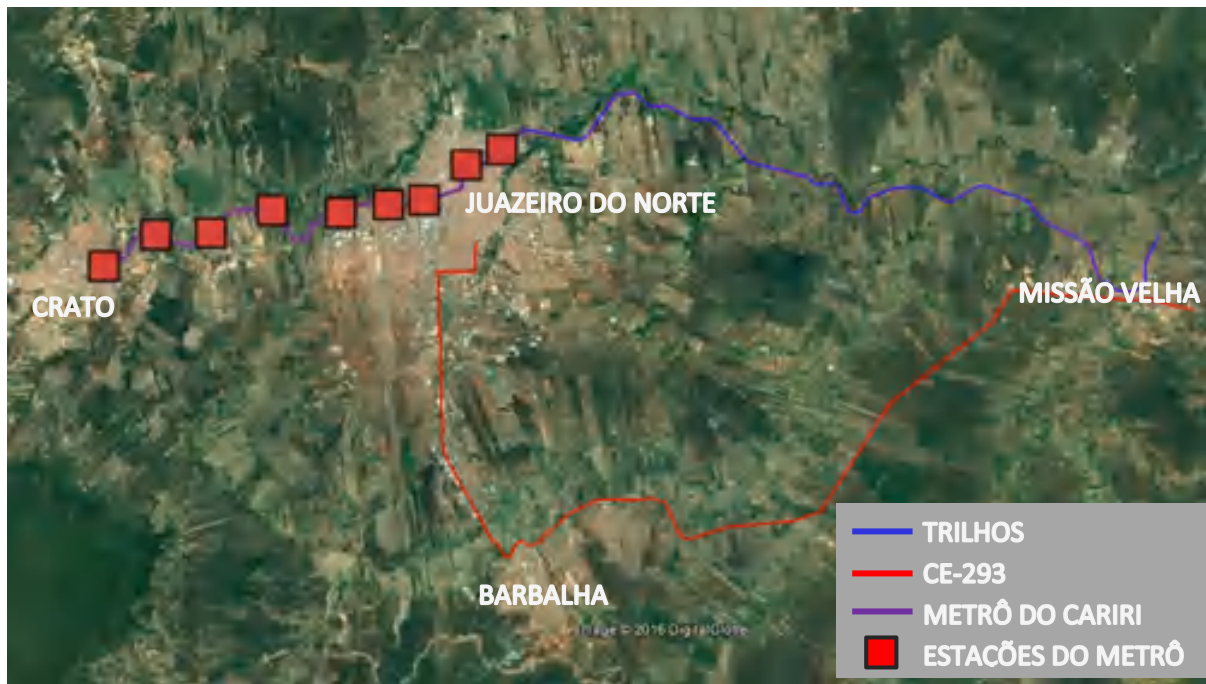
Durante o processo de construção do VLT, optou-se por um projeto que conseguiu aproveitar os antigos trilhos da Estrada de Ferro de Baturité (trecho que passava por Juazeiro do Norte e Crato), patrimônio ferroviário e um dos principais eixos ferroviários do estado (CORTEZ, 2008).

O que fez com que o trecho ferroviário Missão Velha-Juazeiro do Norte fosse o único a ficar abandonado, visto que o trecho Juazeiro-Crato é utilizado hoje pelo Metrô do Cariri. Este ponto já dá margem para perguntas, do porquê de não aproveitar esse trecho também para ligar Missão Velha a Juazeiro e Crato. Aí já entra questões de não apenas preservar o patrimônio, mas de tentar revitalizar os

trilhos com o novo uso. Entra também questões de mobilidade, que explicaria o porquê dessa necessidade, o porquê da viabilidade do transporte ferroviário.

Para melhor compreensão do sistema viário e ferroviário atual no Cariri, segue o mapa a seguir:

### MAPA 6 – Sistema Viário e Ferroviário do Cariri



FONTE: Google Earth, acessado em 17 de Mar. 2017, modificado pela autora.

A distância por trilhos entre Missão Velha e Juazeiro do Norte é de aproximadamente 21,8 Km, menor que a atual percorrida pela rodovia CE-293, de 33 Km. Levando-se em consideração que Juazeiro do Norte hoje é a maior cidade do cariri e possui o maior centro comercial do sul cearense, dispõe de grande variedade do comércio varejista, além de polos universitários, hospitais, clínicas, shopping, bares, restaurantes, entre outras modalidades que aquecem a economia da cidade. Essas características fazem com que milhares de pessoas circulem diariamente entre essas duas cidades, em busca de trabalho, estudo, compras, lazer, saúde, etc. Circulação essa que se dá por meio de rede de ônibus intermunicipal, transportes alternativos ou privados.

Após a chegada do VLT no Cariri (Figura 1) muito se sabe sobre a transformação da rotina das pessoas do cariri beneficiadas, visto que o mesmo funciona há mais de dois anos, transportando pela linha férrea cerca de 1.400

usuários por dia, fazendo percursos em mais de nove estações entre as cidades de Crato e de Juazeiro do Norte, principais centros urbanos da região do Cariri, sul do Ceará, com passagens a preços populares, conforto, segurança e sustentabilidade (ALVES, 2012).

**FIGURA 1 – Metrô do Cariri**



FONTE: FORTAL BUS, 2013.

Desta forma é importante destacar os inúmeros benefícios que a chegada de um VLT a Missão Velha traria, que além de diminuir as distâncias percorridas entre as cidades, considera-se também que “a emissão de gases é muito menor, pois o modelo utilizado no Cariri tira seis ônibus bem mais poluentes das ruas, sendo considerado um veículo bem seguro, confortável e mais rápido” (ALVES, 2012, p.3). Garantindo ainda um meio de transporte extremamente seguro, limpo e com capacidade de transportar muito mais pessoas, desobstruindo o trânsito e retirando grande parte dos veículos privados de circulação diária.

### 3.3 | Análise da Configuração Espacial da área de entorno da Linha Férrea

Segundo a definição de Lobato (1995), espaço urbano é o conjunto de diferentes usos da terra justapostos entre si que definem áreas como centro da cidade, áreas comerciais, industriais e residências, as quais são distintas em termos de forma e conteúdo. Um dos meios para compreender esse espaço se dá através da elaboração de análise morfológica de uma determinada cidade. Para que isso fosse possível no presente trabalho, foi delimitada uma área de estudo, constituída a partir de um recorte urbano feito no entorno imediato da linha férrea da cidade de Missão Velha.

- **Análise de cheios e vazios**

As relações hierárquicas entre cheios e vazios representam a proporção entre figura e fundo na planta, na qual as figuras são as projeções dos espaços fechados com paredes e tetos, o fundo, os solos liberados de volume, e zonas semiabertas ou cinzas, aqueles espaços apenas com tetos (como árvores e edifícios sobre pilotis).

Após observarmos o mapa de cheios e vazios (MAPA 7) da área de estudo, pôde-se identificar a presença de cheios e vazios ali existentes. Em sua maioria, é constituída por espaços cheios, que são as áreas residenciais, comerciais e ainda alguns prédios institucionais ou industriais. Ao analisarmos os espaços vazios, percebemos que esses são constituídos basicamente pelos espaços públicos e semi públicos, as vias de acesso e os terrenos vazios, presentes em sua maioria do lado noroeste da linha férrea. Isso pode ser explicado através do desenvolvimento discrepante que um lado dos trilhos teve em relação ao outro. O lado sul (centro da cidade) teve o seu crescimento mais intenso após a construção da CE-293, enquanto que aquele se desenvolveu apenas após a construção de um loteamento privado no início dos anos 2000. Anteriormente, era constituído somente pelos lotes pertencentes a Avenida Brasília (avenida que denomina o percurso que a malha ferroviária faz na cidade).

### MAPA 7: Mapa de cheios e vazios da área de estudo



FONTE: Elaborado pela autora, 2017.

- **Análise de infraestrutura viária**

Reforçando o que foi exposto na análise anterior, o mapa de infraestrutura viária a seguir (MAPA 8) confirma o descaso de um lado dos trilhos em relação ao outro. Pode-se observar que ao sul da linha férrea a infraestrutura mais adequada, apresentando vias asfaltadas ou com paralelepípedos e calçadas mais amplas, uniformes e melhores. Já ao noroeste da ferrovia, o que predomina são ruas sem pavimentação e áreas com calçadas irregulares ou até ausência das mesmas. Não há também rede de esgotos e estes são jogados do lote diretamente para a via.

**MAPA 8: Mapa de infraestrutura viária**

FONTE: Elaborado pela autora, 2017.

- **Análise de usos do solo**

O mapa temático de uso e ocupação do solo é um instrumento indispensável em estudos urbanos, na tomada de decisão em ordenamento e planejamento do território, e na definição de políticas de gestão de recursos naturais. Com esta cartografia, pode-se medir a extensão e distribuição de classes de ocupação do solo, analisar a interação com outras classes, identificar locais próprios para certas atividades e planejar para o futuro. Simultaneamente, estes dados servem de informação de base para a produção de informação mais complexa sobre outros temas. O uso do solo identifica o propósito econômico ou social para o qual a terra é utilizada (por exemplo: agricultura, indústria, etc.) e a ocupação do solo identifica a cobertura física ou biológica do solo.

O estudo levantado de uso do solo permite uma leitura clara da variabilidade espacial do coberto na área de estudo. Pode observar-se que grande parte dela é constituída por uso residencial, contendo ainda lotes comerciais, predominando comercio de pequeno porte; há ainda prédios institucionais, a exemplo, a Estação Ferroviária que abriga a Biblioteca Municipal e a escola particular Jean Piaget, que



apresenta grande atuação e suma importância para a população local. Existe a presença de lotes mistos, que apresentam uso comum de residência e comércio, em sua maioria informal. Fazendo parte do patrimônio ferroviário, a grande mancha de cor violeta presente no mapa de usos (MAPA 9) pertence a Indústria Antônio Linard S/A. Há ainda áreas vazias ou sem uso, que pode ser visto através do mapa de uso do solo exposto abaixo:

**MAPA 9: Uso e Ocupação do Solo da área de estudo**



FONTE: Elaborado pela autora, 2017.

- **Visão Serial**

O conceito de paisagem urbana de Gordon Cullen, em decorrência de sua forma objetiva e simples, é um dos instrumentos mais difundidos para a avaliação dos espaços urbanos e talvez seja uma das formas de compreender e analisar o espaço mais usadas, quer seja por especialistas, quer seja por leigos (CULLEN, 1983).

De acordo com Cullen, paisagem urbana é a arte de tornar coerente e organizado, visualmente, o emaranhado de edifícios, ruas e espaços que constituem o ambiente urbano.

Esse conceito de paisagem, elaborado nos anos 1960, exerce forte influência em arquitetos e urbanistas exatamente porque possibilita análises sequenciais e dinâmicas da paisagem a partir de premissas estéticas, isto é, quando os elementos urbanos provocam impactos emocionais.

A partir da realização de uma visão serial, definida por Cullen (2006) como um método de análise utilizado para ilustrar as paisagens e os espaços arquitetônicos de maneira complexa e fragmentada, identificando em sequências os campos visuais e os efeitos impactantes que causam aos nossos olhares, permitindo sensações de descoberta em função das relações entre os diversos elementos existentes e suas características assim como foi possível apreender a paisagem correspondente ao patrimônio ferroviário de Missão Velha.

Junto da análise de Uso do Solo, realizou-se também a visão serial da área, resultando na elaboração do Mapa 10 e o Quadro de imagens correspondentes a seguir.

Desse modo, com base no conceito de paisagem como elemento organizador previsto por Cullen, pode-se dizer que ao analisar o percurso através da linha férrea, o mesmo mostra-se dinâmico, revelando-se, paulatinamente, mais enérgico à medida que é percorrido. Inicialmente, constatou-se a presença de quiosques presentes no canteiro central, próximo aos trilhos, (MAPA 10, imagens A e B do Quadro 1), praças (MAPA 10, imagens D, H, J, K, O e R do Quadro 1), academia ao ar livre (MAPA 10, imagens I do Quadro 1); esses elementos foram resultados das várias tentativas governamentais de reurbanização da área.

No decorrer do percurso, pode-se encontrar escolas (MAPA 10, imagem L do Quadro 1), espaços livres, vazios ou abandonados (MAPA 10, imagens N e P do Quadro 1).

No percurso feito para elaboração da análise visual, é possível identificar o largo da Estação Ferroviária de Missão Velha (MAPA 10, imagens F e G do Quadro 1), um dos elementos que confere legibilidade a cidade. Constitui importante elemento para o seu patrimônio cultural, uma vez que é nesta localidade, onde são realizadas comemorações e manifestações culturais da cidade, como a festa de emancipação do município e os festejos juninos.

**MAPA 10: Identificação dos campos das imagens feitas ao longo da linha**



FONTE: Elaborado pela autora, 2017.

**QUADRO 1: Conjunto de imagens feitas ao longo da linha férrea**

FONTE: Acervo pessoal, dezembro de 2016.

Ainda que ocorra de maneira isolada, o reconhecimento da importância da preservação da estação contribui para que a memória ferroviária se mantenha e não se perca sua história ao longo dos anos. Esse reconhecimento pode ser evidenciado, não apenas por meio de seu tombamento, mas também a partir das tentativas de sua reutilização ainda que abrigando funções diferentes das quais fora destinada. Um exemplo desse fato é a função atual da edificação da estação ferroviária a qual abriga a Biblioteca Pública Municipal. Essas tentativas demonstram uma clara intenção de não permitir o esquecimento do monumento bem como preservá-lo. Essa e outras estratégias para conservação e proteção do patrimônio ferroviário de Missão Velha serão discutidas no capítulo seguinte.

Em relação à identificação e descrição desses bens patrimoniais, foram elaboradas fichas de identificação contendo todas as informações sobre o bem patrimonial, a indústria Linard e a indústria Collins, conforme em anexo.

## **4 | ESTRATÉGIAS PARA A CONSERVAÇÃO E PROTEÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DE MISSÃO VELHA**

O presente capítulo apresenta a caracterização do estado de conservação dos bens imóveis que compõem o patrimônio ferroviário de Missão Velha, feita a partir da elaboração de ficha de inventário contendo, de modo sucinto, os dados históricos e o estado de conservação do imóvel, assim como fotos e mapa de localização e seu preenchimento. A partir dessa caracterização, são apontadas algumas medidas de proteção e valorização do patrimônio ferroviário, tanto pelo Poder Público quanto pela sociedade. Essas medidas são apontadas a partir da definição de critérios e valores aplicados e/ou presentes nas intervenções observadas nas estações e/ou prédios ferroviários, a compatibilidade dos usos atuais com o espaço pré-existente, a preocupação (ou não) com a manutenção da ambiência e do entorno dos conjuntos e/ou estações.

### **4.1 | Estado de Conservação do Patrimônio em Estudo**

A significância de uma obra arquitetônica, remete a diversas reflexões, especialmente pela importância do papel simbólico em relação às representações sociais, sendo amplamente reconhecida a necessidade de preservação. Tendo em vista que a maioria dos patrimônios industriais e ferroviários no Brasil, ainda que sob proteção, sofrem com o descaso e abandono, levando à degradação dos monumentos e conseqüentemente o aumento do risco de sua destruição (RODRIGUES; CAMARGO, 2010).

Como discutido no capítulo 2, ao abordar o patrimônio ferroviário estamos nos referindo não apenas as estações ferroviárias, mas as vilas ferroviárias, os trilhos, as pontes, e as demais tipologias relacionadas a atividade industrial, tais como plantas industriais, galpões, armazéns. Ou seja, todas as tipologias que surgem a partir das funcionalidades desenvolvidas e/ou possibilitadas pelo transporte ferroviário.

Sendo assim, podemos definir enquanto patrimônio ferroviário de Missão Velha não apenas o prédio da Estação Ferroviária e seus trilhos, mas também toda manifestação relacionada aos trens e suas estações, como é o caso do patrimônio industrial na cidade, constituído pelos antigos galpões industriais e pela ponte ferroviária. Todos os bens que compõem esse patrimônio estão identificados no

Mapa 11, no qual podemos perceber a relação que existe entre os mesmos e seu entorno, bem como sua importância para a dinâmica urbana na época em que a linha esteve ativa (1925 – 1988). Do mesmo modo em que está inserido o patrimônio imaterial, que corresponde a memória das pessoas e seus costumes, bem como as vivências experiência das por meio da chegada do trem na cidade.

### MAPA 11: Conjunto urbano que compõe o Patrimônio Ferroviário de Missão Velha



Fonte: Google Earth, acessado em 17 de Mar. de 2017, modificado pela autora.

O patrimônio ferroviário entendido enquanto patrimônio industrial, engloba não apenas os elementos referentes ao transporte de pessoas e cargas, mas também as vilas ferroviárias, as quais surgiram inicialmente no território sob diversas formas, as linhas de caminho de ferro, as pontes, entre outros. Pode compreender desde edifícios na malha urbana consolidada até imensos complexos destinados a atividade industrial, tendo como exemplo mais fiel as zonas portuárias (PACHECO, 2015).

Toda manifestação relacionada aos trens e suas estações, que mesmo não estando em funcionamento ou na ativa, seguem fazendo parte da memória histórica da cidade e dos habitantes (FREIRE et al., 2011)

Abaixo, na Figura 2, podemos ver a Ponte Ferroviária que atravessa o Rio Salgado na cidade de Missão Velha. As pontes, que foram destaque durante a revolução industrial, foram responsáveis por grandes avanços na arquitetura e engenharia através do intenso uso do ferro e representa um dos símbolos do patrimônio industrial.

**FIGURA 2: Ponte Ferroviária sobre o Rio Salgado, Missão Velha.**



FONTE: Acervo Pessoal.

Mesmo que governo e sociedade não tenha apresentado o devido reconhecimento para a transformação do panorama de abandono, houve várias tentativas governamentais de reurbanização da área e de dotá-la com espaços públicos ao longo dos anos. Por todo o fragmento do entorno da linha ferroviária foram construídas algumas praças lineares, abrigando espaços de convivência, academias ao ar livre e quiosques. Além da tentativa de reutilizar o antigo prédio da Estação Ferroviária, que hoje abriga a biblioteca municipal. No entanto, o patrimônio ferroviário vem se degradando e o trecho ainda é subutilizado, apesar de sua localização central na cidade.

Missão Velha teve a sua estação ferroviária inaugurada em 10 de setembro de 1925 e desativada em 1988. Ela foi tombada pelo IPHAN em 28 de maio de



2013. As fontes pesquisadas<sup>2</sup> relatam a existência de um antigo prédio com características arquitetônicas distintas da edificação atual. Isso aponta para uma possível reforma que pode ter acontecido entre os anos de 1940 (data da figura 4) e 1957 (data da figura 5), como ilustrado abaixo e analisado na ficha patrimonial 01 em anexo:

**FIGURA 3: Estação Ferroviária de Missão Velha, 1926.**



Fonte: CAPELO FILHO, 2010 e GIESBRECHT, 2011.

**FIGURA 4: Estação Ferroviária de Missão Velha, 1940.**



Fonte: CAPELO FILHO, 2010 e GIESBRECHT, 2011.

**FIGURA 5: Estação Ferroviária de Missão Velha, 1957.**



Fonte: CAPELO FILHO, 2010 e GIESBRECHT, 2011.

**FIGURA 6: Estação Ferroviária de Missão Velha, 2016.**



Fonte: Acervo pessoal, dezembro de 2016.

Ao considerar as fotografias mais antigas, pode-se dizer que houve uma descaracterização total em relação ao bem imóvel original, que pertencia ao estilo arquitetônico eclético e foi substituído por um estilo Art Decó. Não foi encontrado

<sup>2</sup> CAPELO FILHO, 2010 e GIESBRECHT, 2011, apresentam material iconográfico que datam 1926 e 1940.

nenhuma informação referente a esta mudança e o modo como a mesma aconteceu. A edificação atual preserva as características desse novo estilo. Uma das poucas intervenções feitas aconteceu entre 2008 e 2012, quando a Estação Ferroviária passou a abrigar a biblioteca municipal, que permanece fechada na maior parte do tempo e vem sofrendo com a degradação natural.

A sua utilização demonstra que a degradação dos patrimônios históricos é causada não só pelo esquecimento da contribuição que já prestaram a sociedade, mas também pelo descaso público, o desamor da população, a desvalorização do seu real significado, as grandes construções imobiliárias e a exploração econômica em primeiro lugar.

Outro elemento característico do patrimônio industrial e ferroviário são as indústrias que se instalaram às margens da linha férrea em diversas cidades, facilitando, assim, o escoamento da produção. Em Missão Velha, ao longo da estrada de ferro, pode-se observar a presença da Indústria Antonio Linard Máquinas e Construções Técnicas S/A (Figura 7) e sua vila de trabalhadores, construídas por residências no estilo arquitetônico Art Decó, como pode ser visto a análise na ficha 03 em anexo. A indústria foi fundada em 1933 com o intuito de atender às necessidades das antigas máquinas de engenho de cana-de-açúcar da época. Hoje, ainda ativa na cidade e mantendo suas características arquitetônicas preservadas, ela é encarregada pelo fornecimento de material específico para a montagem da estrutura do VLT do Cariri à empresa Bom Sinal, no município de Barbalha-CE.

**FIGURA 7: Indústria Antonio Linard Máquinas e Construções Técnicas S/A**



FONTE: Acervo Pessoal, dezembro de 2016.

Também foi instalada na área a antiga Indústria Collins S/A (Figura 8), instalada na época de ouro vivida pela região, quando o que predominava era o plantio de algodão. Os relatos apontam que ela foi fundada na década de 40 e apresenta estilo arquitetônico bem característico da revolução industrial, marcado por sua platibanda que acompanha o caimento do telhado.

**FIGURA 8: Antigos galpões da Indústria Collins S/A.**



FONTE: IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Biblioteca. 2017.

Atualmente, os antigos galpões da Indústria Collins estão completamente descaracterizados (figura 9), podendo ser reconhecidos ainda apenas pela característica da fachada que acompanhava o desenho do telhado, ver ficha 02 em anexo.

**FIGURA 9 – Antigos galpões descaracterizados, 2016.**



Fonte: Acervo pessoal, 2016.

Diante do exposto, fica clara a necessidade de cuidados constantes ao patrimônio e conforme com Freire (2015), inúmeras discussões surgem em relação à preservação do Patrimônio Ferroviário, o qual apresenta como estratégias principais as de inserção da herança cultural nas políticas de requalificação urbana.

#### **4.2 | Medidas de proteção e valorização do Patrimônio Ferroviário: Governo e Sociedade**

O patrimônio de uma cidade representa toda sua história e memória tanto para antigas como para novas gerações, mas para que essas memórias ultrapassem gerações, é necessário que haja a conservação e proteção desse patrimônio, e a melhor maneira de resguardá-lo é trabalhar a preservação levando em consideração o contexto local e social em parceria entre governo e sociedade.

A proteção patrimonial consiste em um conjunto de práticas onde todas as pessoas envolvidas desempenham papel ativo no decorrer do processo, devendo ter um comprometimento com a educação e a transformação social, visto que para tanto é necessário que esses valores educacionais e patrimoniais sejam passados pelos cidadãos de geração em geração, de modo que as pessoas tenham em mente a máxima de que um patrimônio é arte e parte da história de onde se vive (CASTRO, 2002).

Em relação à preservação do patrimônio ferroviário, o mesmo tem como base os conceitos norteadores da preservação do patrimônio industrial. Diante disso tem-se buscado a efetivação da preservação desses bens, levando em consideração as particularidades inerentes aos aspectos socioculturais, o reconhecimento e valoração da diversidade da região onde está inserido esse patrimônio (NETO, CARNEIRO, GIANNECCHINI, 2009).

Atualmente a preservação, manutenção e proteção desse tipo de patrimônio tem sido um desafio constante, especialmente pelo crescimento das cidades, o imenso crescimento habitacional, a necessidade da expansão imobiliária que acabam tomando os espaços, as dinâmicas intensas do dia a dia, os impactos ambientais entre outros que representam fatores desafiadores para os gestores públicos, que tem a responsabilidade não só de promover essa valorização, mas também não permitir que o patrimônio se desgaste e ou caia no esquecimento (QUINTÃO, 2015).

É notório que os descasos e abandono do patrimônio representam uma perda significativa da memória cultural, rompendo com a história e a identidade de um local ou comunidade, tornando-se algo preocupante, visto que a história de um lugar é construída através de memórias e patrimônios materiais e imateriais, levando muitas histórias e eventos especiais ao esquecimento.

Em relação a degradação do patrimônio, Quintão (2015) afirma que:

A questão da degradação do patrimônio está muito evidente na maioria dos bens ferroviários e industriais, até mesmo outros patrimônios culturais, que com frequência observa-se a degradação de inúmeros imóveis seculares, de valor artístico e cultural, de propriedade particular ou pública, que lamentavelmente dão lugar a outras edificações. Estas surgem de maneira abrupta e se sobrepõem à paisagem vernacular, tradicional, desconsiderando todos os condicionantes conformadores do espaço urbano e sua história. Desse modo, a leitura espacial e sua compreensão ficam comprometidas, uma vez que os suportes físicos da memória das cidades são apagados, dando lugar a construções que não dialogam e não respeitam o meio existente (QUINTÃO, 2015, p.3).

Diante do exposto nota-se que é necessário que haja o reconhecimento patrimonial por parte do governo e sociedade, tendo como base o envolvimento de todos na gestão do patrimônio, ativando a corresponsabilidade, despertando a preservação e conservação desses bens patrimoniais. Para tanto é importante que além da educação das pessoas, a valorização do bem, e, sobretudo, o reconhecimento do instrumento como alfabetização cultural, capaz de permitir que os indivíduos tenham em mente a compreensão dos aspectos que caracterizam a história e a marca registrada da comunidade (CASTRO, 2002).

Tratando-se da necessidade do reconhecimento de um patrimônio histórico em uma sociedade, é necessário que haja uma conscientização das pessoas, de modo que entendam o patrimônio como a identidade cultural de seu povo, o qual deve ser visto como um grande acervo, através do registro de acontecimentos e fases da história da cidade.

Entretanto, para que haja o reconhecimento é importante que se conheça a história, o surgimento, contribuição, valores e a conscientização da importância em relação ao patrimônio histórico, de modo que sua preservação seja de interesse público e privado, levando em conta seu perfil seja arqueológico, arquitetônico, bibliográfico, etnográfico, industrial, ferroviário, artístico e até mesmo patrimônios imateriais.

Em relação à preservação do patrimônio Neto (2009) afirma que:

Trabalhar a preservação do patrimônio é trabalhar desenvolvimento. Não é simplesmente preservar um conjunto de estações ferroviárias. O município tem que dar um bom uso para esses imóveis. Preferencialmente, esse uso tem de estar ligado a algum tipo de desenvolvimento para o município (NETO, 2009, p. 12).

Ou seja, é evidente que para que haja uma efetiva proteção do patrimônio, é necessário que ocorra a interação entre o município e sociedade, devolvendo as funções originais do patrimônio, que muitas vezes são deturpadas, proporcionando o funcionamento correto, segurança e, sobretudo, estimulando o bom uso por parte da população.

Freire (2015) destacou inúmeras discussões acerca da preservação do Patrimônio Ferroviário no final do século XX, que foram levantadas e estão diretamente ligadas às questões de conservação do Patrimônio Industrial e apresenta estratégias de inserção dessa herança cultural nas políticas de requalificação urbana como responsabilidade governamental e participação da população na gestão do patrimônio.

É importante o esforço de atores diferentes como o estado, município e a população, sendo que o Estado continua sendo o protagonista nesse processo, muito embora haja um reconhecimento da necessidade de participação da iniciativa privada pela complexidade e pela atenção que o patrimônio merece continuamente, por fazer parte integral de um processo de planejamento urbano. (CASTRIOTA, 2007).

Desde a década de 1980 o IPHAN, vem elaborando ações de proteção ao patrimônio cultural ferroviário, mas foi a partir de 2009, por meio do I Seminário Nacional sobre o Patrimônio Cultural Ferroviário Brasileiro, onde foram estabelecidos e discutidos temas em relação ao respeito ao patrimônio, as atribuições dos envolvidos na preservação e estabelecendo ações e objetivos das instituições envolvidas com o tema que juntamente com a sociedade civil e órgãos públicos, na divisão de responsabilidades em relação à preservação do patrimônio ferroviário. (MENEZES, 2009).

De acordo com a Lista de Patrimônio Cultural Ferroviário, em 28 de maio de 2013, o IPHAN declarou o tombamento da Estação Ferroviária de Missão Velha, reconhecendo sua importância histórica e valorizando o patrimônio no cenário

municipal e estadual. Após esse reconhecimento significativo, a requalificação de sua orla ferroviária e chegada do Metrô do Cariri, benefícios inúmeros são esperados, dentre eles os momentos dinâmicos da estação de outrora.

A margem da linha férrea é constituída por um sistema de espaços livres. E de acordo com Magnoli (1982, p.179), “O Espaço Livre é todo espaço não ocupado por um volume edificado (espaço-solo, espaço-água, espaço-luz) ao redor das edificações e que as pessoas têm acesso”.

Sistema de espaços livres (SEL) urbanos [são] os elementos e as relações que organizam e estruturam o conjunto de todos os espaços livres de um determinado recorte urbano – da escala intra-urbana à regional. Como um sistema aberto, o SEL urbano se relaciona ao SEL regional, e assim sucessivamente, redefinindo-se reciprocamente. (MACÊDO, 2010, p. 3 e 4).

Uma vez que existe ao longo do entorno da linha férrea uma tentativa por parte do poder público de criar um sistema de espaços públicos com a instalação de diversos equipamentos, embora alguns desses espaços estejam degradados ou ociosos, a consolidação desse sistema poderia servir como uma forma de trazer a vitalidade urbana para essa área. Isso seria possível por meio da inserção de espaços convidativos que atraiam um número maior de pessoas que se apropriem dessas áreas. Desse modo, certamente a inserção urbana e na vida cotidiana da população dos bens que compõem o patrimônio ferroviário de Missão Velha estaria garantida.

Para isso, o presente trabalho propõe as seguintes estratégias para conservação e proteção do patrimônio ferroviário de Missão Velha:

- 1) Consolidação do sistema de espaços livres públicos:
  - ✓ Criar novas alternativas de ocupação desses espaços;
  - ✓ Garantir acessibilidade de forma convidativa e estruturada;
  - ✓ Oferecer espaço para permanência, passagem, convivência, trocas, realização de manifestações políticas, artísticas e culturais;
  - ✓ Vincular a população a aproximação dos seus espaços públicos.
- 2) Incorporação da linha férrea de Missão Velha a linha de VLT do Cariri:
  - ✓ Receber o Metrô do Cariri e permitir sua atuação;
  - ✓ Permitir que a área desempenhe sua função original de forma adequada aos novos condicionantes de mobilidade.
- 3) Resgate e fortalecimento da antiga centralidade:

- ✓ Devolver a centralidade e conectividade ao sistema de espaços livres municipais.

4) Revitalização dos bens imóveis degradados:

- ✓ Resgatar seu papel histórico e preservar sua utilidade dentro do município.

As estratégias de conservação e preservação acima citadas, são extremamente importantes para a efetivação dessa proteção, inicialmente optou-se pela consolidação dos espaços públicos livres, considerando interessante e indispensáveis, sendo executadas através de propostas e parcerias capazes de aproximar mais as pessoas do referido patrimônio, de forma atrativa e consideravelmente útil a todos os habitantes, podendo ser aproveitado esse espaço tanto para o resgate histórico, como para a realização de reuniões das comunidades, associações, centros culturais entre tantas outras que sejam capazes de manter a imagem consistente e constante no imaginário e no convívio das pessoas.

Desta forma entende-se que a preservação do patrimônio ferroviário tem um grande valor histórico e segue uma funcionalização que seja capaz de atender a critérios dentro da esfera cultural, trazendo para as pessoas a possibilidade de despertar o sentimento de pertencimento dos indivíduos a um local, ou seja a preservação da identidade tanto histórica do patrimônio como da cidade. Não obstante, esses patrimônios são produtos de uma escolha tendo um caráter arbitrário, o que resulta na seleção de alguns bens e esquecimento e/ou destruição de outros (CASTRO; MONASTIRSKY, 2012).

Há algumas limitações quando se trata da visibilidade do patrimônio ferroviário, notando-se que em alguns casos restritos, enfatiza-se algumas coisas e omitindo outras como a importância das estações, da ferrovia, do trem, no entanto limitando a utilidade e até mesmo deturpando sua real função (CASTRO; MONASTIRSKY, 2012).

É evidente que a valorização e proteção do patrimônio ferroviário necessita de novas estratégias e políticas públicas específicas que proporcionem as medidas de proteção, preservação e reconhecimento da riqueza cultural que esse patrimônio representa, a fim de que sejam devidamente valorizados e reconhecidos (LINS, 2012).



Conclui-se que de todas as medidas mais avançadas e indicadas, a que mais pode fazer a diferença, constitui-se a educação da comunidade, a qual torna-se a maneira mais eficaz para a proteção de bens culturais, internalizando a necessidade e a importância em preservar a sua cultura e os espaços. Ou seja, a forma mais antiga e considerada moderna ainda é a educação e informação às pessoas da importância da valorização dos bens culturais e reflexão sobre as dificuldades de sua preservação, levando esse cuidado de geração em geração.

## 5 | CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo teve como objetivo geral analisar a importância do patrimônio ferroviário de Missão Velha. A análise feita trouxe à tona aspectos extremamente importantes em relação a esta temática, visto que trata-se de um patrimônio que merece toda atenção, valorização e reconhecimento para as presentes e futuras gerações, sobretudo, por toda contribuição prestada ao município.

Inicialmente buscou-se compreender a importância da valorização do patrimônio ferroviário para as pequenas cidades, tendo como perspectiva o caso da cidade de Missão Velha – CE. Há em todo o país um abandono no que se refere ao patrimônio ferroviário, resultando no seu sucateamento e desvalorização. No que diz respeito às cidades de pequeno porte o que se tem são transformações significativas nas dinâmicas urbana e econômica, bem como nas relações sociais e no cotidiano de seus habitantes. Procurou-se, então, entender como esse fenômeno ocorre na cidade objeto de estudo.

No decorrer do estudo foi enfatizada a questão da emergência do patrimônio industrial ferroviário, por meio de uma revisão bibliográfica acerca dos conceitos fundamentais, analisando o conhecimento produzido acerca do patrimônio histórico, observando a sua definição e a importância de seu delineamento para a sociedade. Em seguida, abordou-se o patrimônio industrial ferroviário, desde a nível internacional quanto a nível nacional. Ainda, foram levantadas reflexões sobre a formação do conceito de memória ferroviária, percebendo assim a necessidade de seu fortalecimento para valorização e conservação do estado físico dos bens, como também da vinculação da coletividade com a sua própria história.

As pesquisas se deram através de fontes primárias e secundárias sobre o processo que se deu a partir da implantação da ferrovia no território de Missão Velha, tentando entender como ocorreu a ocupação e chegada do modal ferroviário, identificando e mapeando as companhias, ramais e linhas, como também a situação contemporânea da linha férrea na região. Destaca-se nesse sentido, o visível abandono no trecho Missão Velha-Juazeiro do Norte, surgindo a necessidade de revitalização dos trilhos como um novo uso, além da importância da mobilidade para os moradores da cidade.

Concluiu-se que torna-se urgente que medidas sejam tomadas visando a garantia dos cuidados constantes com o patrimônio e o reconhecimento por parte da

própria sociedade de tais bens enquanto patrimônio, através da educação, valorização e compreensão da sua importância histórica para a comunidade.

Ao pensar em estratégias de conservação e preservação desse material valiosíssimo depara-se com a necessidade de novas políticas públicas voltadas para esse eixo de proteção e preservação, salientando que toda área do entorno da linha férrea, apresenta muitos espaços degradados e precisando de atenção por parte do governo e da sociedade. Para a promoção da apropriação desse espaço por parte da população, torna-se essencial o desenvolvimento de intervenções como utilização do espaço com atividades culturais, reuniões, eventos da cidade, de modo que venham colocar em evidência esse patrimônio e aproximá-lo cada vez mais dos habitantes, que conseqüentemente devem promover a requalificação da área, a renovação da paisagem urbana e a atribuição de funcionalidades, novas ou pré-existentes, para o local.

Uma atenção ao espaço ferroviário de Missão Velha é necessária para a comunidade e sua memória, preservando e revitalizando a sensação de pertencimento e a utilização dos bens históricos pelos seus habitantes, preservando um patrimônio que faz parte da identidade do município e da história de seus habitantes.

## 6 | REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVES, G. **Trem sustentável muda rotina de moradores no sertão do Ceará.** Disponível em: <http://g1.globo.com/ceara/noticia/2012/06/trem-sustentavel-muda-rotina-de-moradores-no-sertao-do-ceara.html> Acesso em: jan 2017.

CAPELO FILHO, José. **Arquitetura Ferroviária no Ceará: Registro Gráfico e Iconográfico.** / José Capelo Filho e Lídia Sarmiento. Coedição com a Secretaria de Cultura do Estado do Ceará – Secult. – Fortaleza: Edições UFC, 2010.

CARMO, Mônica Elisque do. **Trilhos e memória: preservação do patrimônio ferroviário em Minas Gerais.** Escola de Arquitetura – UFMG. Belo Horizonte. 2014.

**Carta de Nizhny Tagil sobre o patrimônio industrial.** TICCIH. 2003. Disponível em: <[www.ticcih.org](http://www.ticcih.org)>. Acesso em Dez 2016.

CASTRIOTA, L. B. **Intervenções Sobre O Patrimônio Urbano: Modelos E Perspectivas.** Forum Patrimônio: amb. constr. e patr. sust., Belo Horizonte, v.1, n.1, set./dez. 2007.

CHOAY, F. **A alegoria do patrimônio.** São Paulo: Ed. UNESP, 1998.

CULLEN, G. **Paisagem Urbana.** Lisboa: Edições 70, 2006.

FORTAL BUS. **Metrô do Cariri e linha sul do metrô de Fortaleza voltam a circular.** Disponível em: <http://www.fortalbus.com/2013/01/metro-do-cariri-e-linha-sul-do-metro-de.html>. Acesso em 20 de Mar. 2017.

FREIRE, Maria Emilia Lopes; CAVALCANTI, Fabio; BESSONI, Giorge;

FREITAS, Marcelo. **Patrimônio ferroviário: memória ou esquecimento?** Abordagem conceitual no processo de valoração do patrimônio ferroviário em Pernambuco. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Superintendência do Iphan em Pernambuco. 2011

GIL, A. C. **Como Elaborar Projetos de Pesquisa.** 5ª Edição, São Paulo. Atlas, 2010.

GIESBRECHT, R. M. **Estações Ferroviárias no Brasil.** Disponível em: [http://www.estacoesferroviarias.com.br/ce\\_crato/missao.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/ce_crato/missao.htm) Acesso em jan. 2017.

GHIRARDELLO, Nilson; SPISSO, Beatriz (cord). **Patrimônio histórico: Como e por que preservar.** CREA-SP. Grupo de trabalho patrimônio histórico e arquitetônico. 3ª ed. Bauru, SP: Canal 6, 2008.

GOULART, Anderson. **A importância da preservação do patrimônio histórico arquitetônico para a história local.** Patrimônio Cultural de Criciúma. 2012 Disponível em:

<<https://patrimonioculturaldecriciuma.wordpress.com/2012/08/22/333/>> Acesso em: Dez 2016

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Biblioteca**. 2017. Disponível em: <http://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=437116> Acesso em: Mar 2017.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Algumas questões relativas ao patrimônio industrial e à sua preservação**. IPHAN. 2005

LINS, A. P. M.B. **O patrimônio industrial ferroviário e os instrumentos voltados para a sua salvaguarda**. Architecton - revista de arquitetura e urbanismo – VOL. 02, Nº 02, 2012.

MACÊDO, S. S. **QUAPÁ–SEL – um projeto de pesquisa em rede**. ENANPARQ, 2010, I Encontro Nacional de Associação Nacional de Pesquisa e pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo.

MAGNOLI, M. M. **Espaço Livre – Objeto de Trabalho**. Paisagem Ambiente: ensaios - n. 21 - São Paulo - p. 175 - 198 – 2006.

MARCONI, M.A. LAKATOS, E. M. **Metodologia Científica**. 5ª edição. São Paulo, SP. Editora Atlas, 2010.

MAMEDE, Douglas M. J. A.; VIEIRA, Guilherme Lima; SANTOS, Ana Paula Guimarães. **Trens turísticos e patrimônio cultural: como o turismo ferroviário tem resgatado, preservado e valorizado o patrimônio cultural**. Caderno Virtual de Turismo. V. 8. N.2. 2008

MENEZES, S. Retratos - Rede Ferroviária, um patrimônio cultural. **Revista Desafios do Desenvolvimento**, Edição 54, ano 2009.

MONARSTIRSKY, Leonel Brizolla. **Ferrovias: patrimônio cultural**. Florianópolis. 2006. Tese Doutorado.

NOBRE, Leila. **Rede de Viação Cearense (RVC) – O Ceará nos trilhos**. 26 de março de 2013. Disponível em: <http://www.fortalezanobre.com.br/2013/03/rede-de-viacao-cearense-rvc-o-ceara-nos.html>. Acesso em 08 de março de 2017.

**O Araripe**, Edição 00178, Ano IV, sábado, 20 de fevereiro de 1859, nº 11. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/Hotpage/HotpageBN.aspx?bib=213306&pagfis=731&pesq=&url=http://memoria.bn.br/docreader#> Acesso em Nov. de 2015.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de. **O centenário da ferrovia brasileira (1954): ensaio sobre a elaboração da memória ferroviária no Brasil**. Espaço & Geografia. Vol. 16. N 2. 2013.

PACHECO, S. **A Arqueologia Industrial e a Preservação do Patrimônio Industrial na cidade de Lisboa**. Disponível em:

[http://www.academia.edu/15777584/A\\_Arqueologia\\_Industrial\\_e\\_a\\_Preserva%C3%A7%C3%A3o\\_do\\_Patrim%C3%B3nio\\_Industrial\\_na\\_cidade\\_de\\_Lisboa](http://www.academia.edu/15777584/A_Arqueologia_Industrial_e_a_Preserva%C3%A7%C3%A3o_do_Patrim%C3%B3nio_Industrial_na_cidade_de_Lisboa) Acesso em 18 jan. 2017.

RODRIGUES, A. R.; CAMARGO, M. J. O uso na preservação arquitetônica do patrimônio industrial da cidade de São Paulo. **Revista CPC**, São Paulo, n. 10, p. 140-165, maio/out 2010.

RIMA, Relatório Anual de Impacto ambiental. **Ferrovias Transnordestina**. DNIT, 2004.

RODRIGUES, Marly. **Patrimônio industrial, entre o fetiche e a memória**. USJT - arq.urb. N 3. 2010.

ROSA, Carolina Lucena. **O patrimônio industrial: a construção de uma nova tipologia de patrimônio**. Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH – São Paulo, julho 2011.

SABOIA, P. **Trem sustentável muda rotina de moradores no sertão do Ceará**. Disponível em: <http://g1.globo.com/ceara/noticia/2012/06/trem-sustentavel-muda-rotina-de-moradores-no-sertao-do-ceara.html> Acesso em Jan. 2017.

ANEXO 01: FICHA 01

# Ficha 01 – Bem imóvel – Arquitetura – Caracterização externa

MÓDULO CADASTRO

## 1. IDENTIFICAÇÃO

### 1.1. Recorte Territorial (Identificação da região estudada)

Missão Velha – CE

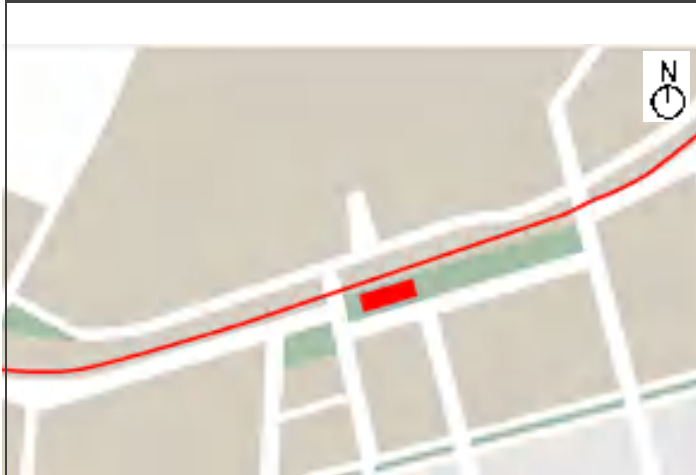
### 1.2. Recorte Temático (Identificação do tema do estudo)

Levantamento do Patrimônio Ferroviário de Missão Velha/CE

### 1.3. Identificação do Bem (denominação oficial, denominação popular, outras denominações)

Estação Ferroviária de Missão Velha

## 2. PLANTA/ CROQUI IMPLANTAÇÃO NO TERRENO



## 3. IMAGENS/ CROQUIS DAS FACHADAS

Figura 1



4. TIPOLOGIA		5. ÉPOCA/ DATA DA CONSTRUÇÃO		6. TOPOGRAFIA DO TERRENO		7. PAVIMENTOS				
	Religiosa	10/09/1925		x	Plano	Acima da rua (nº)		1		
	Civil	8. USO ORIGINAL			Em aclive	Abaixo da rua (nº)		0		
	Oficial	Estação Ferroviária			Em declive	Sótão		sim	x	não
	Militar				Inclinado	Porão		sim	x	não
	Industrial	9. USO ATUAL			Acidentado	Outros				
x	Ferroviária	Biblioteca Municipal		10. MEDIDAS GERAIS DA EDIFICAÇÃO [m]						
	Outra			Altura fachada frontal	-	Altura da cumeeira	-			
11. OBSERVAÇÕES				Altura fachada posterior	-	Altura total	-			
				Largura	-	Pé direito térreo	-			
				Profundidade	-	Pé direito tipo	-			

## 12. FOTOS E ILUSTRAÇÕES DE DETALHES IMPORTANTES

Figura 2



Figura 3





# Ficha 01 – Bem imóvel – Arquitetura – Caracterização externa

MÓDULO CADASTRO

## 1. IDENTIFICAÇÃO

### 1.1. Recorte Territorial (Identificação da região estudada)

Missão Velha – CE

### 1.2. Recorte Temático (Identificação do tema do estudo)

Levantamento do Patrimônio Ferroviário de Missão Velha/CE

### 1.3. Identificação do Bem (denominação oficial, denominação popular, outras denominações)

Estação Ferroviária de Missão Velha

Figura 4



Figura 5



Figura 6



Figura 7



Figura 8

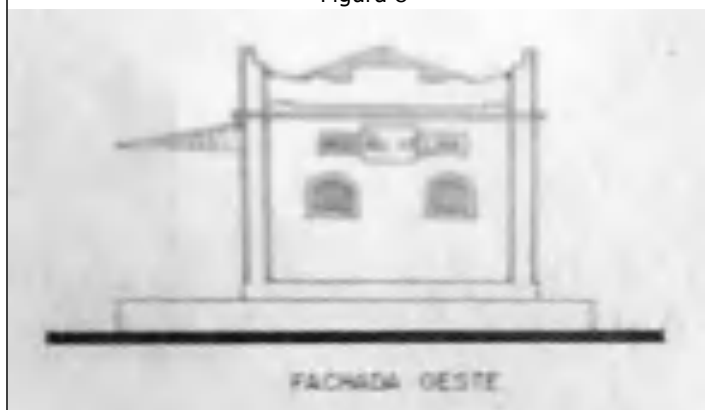
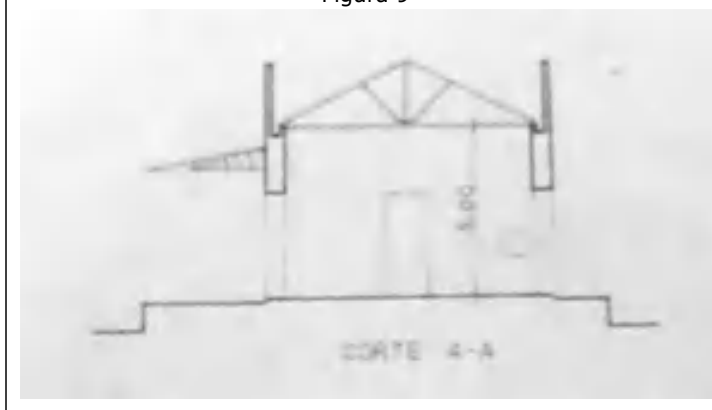


Figura 9



# Ficha 01 – Bem imóvel – Arquitetura – Caracterização externa

## MÓDULO CADASTRO

### 1. IDENTIFICAÇÃO

#### 1.1. Recorte Territorial (Identificação da região estudada)

Missão Velha – CE

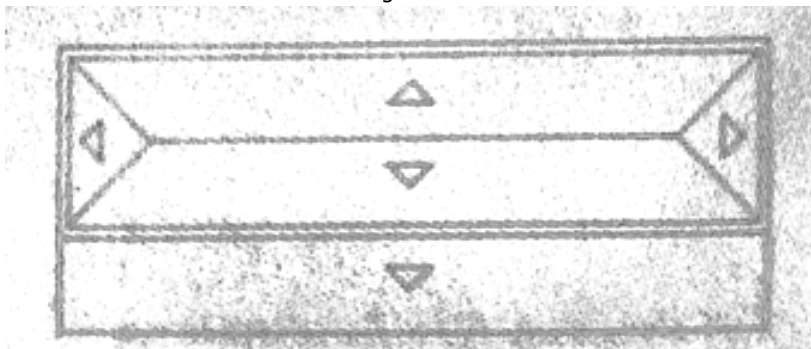
#### 1.2. Recorte Temático (Identificação do tema do estudo)

Levantamento do Patrimônio Ferroviário de Missão Velha/CE

#### 1.3. Identificação do Bem (denominação oficial, denominação popular, outras denominações)

Estação Ferroviária de Missão Velha

Figura 10



### 13. BREVE DESCRIÇÃO ARQUITETÔNICA

Edifício térreo, com implantação sobre os limites do lote, tipologia. Referências formais: Eclética (predominância de formas com nuances florais, na platibanda, possui cornija e tijolo falso). Estado de preservação: Muito alterado. Estado de conservação: precário.

#### 13.1. Paredes externas (Técnicas construtivas, Estruturas, Materiais e Acabamentos)

Estrutura simples em tijolos de adobe. Pintura fosca caiada cor bege.

#### 13.2. Cobertura (Técnicas construtivas, Estruturas, Materiais e Acabamentos)

Cobertura em quatro águas, estrutura em madeira e telhas cerâmicas tipo canal. Cumeeira paralela à rua. Com Platibanda.

#### 13.3. Aberturas e elementos integrados (Técnicas construtivas, Estruturas, Materiais e Acabamentos)

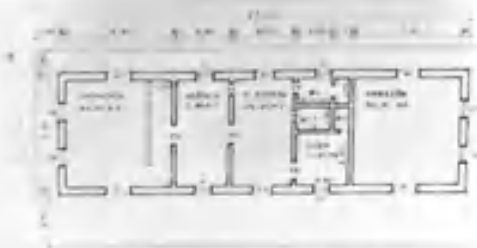
Aberturas contidas na fachada 04: sendo 06 portas e 03 janelas. Porta de madeira (giro) e janelas de 02 folhas (giro) de madeira.

#### 13.4. Palavras-chave

Missão Velha (CE). Centro Histórico. Arquitetura. Eclético. Art Decó.

### 14. INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES (etnológicas, arqueológicas e outras)

### 15. LEVANTAMENTO ARQUITETÔNICO EXISTENTE (copiar quantas linhas forem necessárias)

15.1. Planta (relacionar nomes)	15.2. Escala	15.3. Localização e base disponível	15.4. Data
	Escala alterada	CAPELO FILHO, José. Arquitetura Ferroviária no Ceará: Registro Gráfico e Iconográfico. / José Capelo Filho e Lídia Sarmiento. Coedição com a Secretaria de Cultura do Estado do Ceará – Secult. – Fortaleza: Edições UFC, 2010. Pag. 147.	23/03/2017

### 16. OUTROS LEVANTAMENTOS/ BASES DE DADOS (copiar quantas linhas forem necessárias)

16.1. Tipo	16.2. Quant.	16.3. Autoria, localização e base disponível	16.4. Data
Fotografias	Figura 1	GIESBRECHT, 2011	1926
Fotografias	Figura 2	CAPELO FILHO, 2010 e GIESBRECHT, 2011.	1940
Fotografias	Figura 3	CAPELO FILHO, 2010 e GIESBRECHT, 2011.	1957
Fotografias	Figura 4	Acervo pessoal.	2016
Fotografias	Figura 5	Acervo pessoal.	2016
Fotografias	Figura 6	Acervo pessoal.	2016
Fotografias	Figura 7	Acervo pessoal.	2016
Fotografias	Figura 8	CAPELO FILHO, 2010	-
Fotografias	Figura 9	CAPELO FILHO, 2010	-
Fotografias	Figura 10	CAPELO FILHO, 2010	-



# Ficha 01 – Bem imóvel – Arquitetura – Caracterização externa

## MÓDULO CADASTRO

### 1. IDENTIFICAÇÃO

#### 1.1. Recorte Territorial (Identificação da região estudada)

**Missão Velha – CE**

#### 1.2. Recorte Temático (Identificação do tema do estudo)

**Levantamento do Patrimônio Ferroviário de Missão Velha/CE**

#### 1.3. Identificação do Bem (denominação oficial, denominação popular, outras denominações)

**Estação Ferroviária de Missão Velha**

Desenhos

### 17. FONTES BIBLIOGRÁFICAS E DOCUMENTAIS

CAPELO FILHO, José. Arquitetura Ferroviária no Ceará: Registro Gráfico e Iconográfico. / José Capelo Filho e Lídia Sarmiento. Coedição com a Secretaria de Cultura do Estado do Ceará – Secult. – Fortaleza: Edições UFC, 2010. Pag. 147.

GIESBRECHT, R. M. Estações Ferroviárias no Brasil. Disponível em: [http://www.estacoesferroviarias.com.br/ce\\_crato/missao.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/ce_crato/missao.htm) Acesso em jan. 2017.



ANEXO 02: FICHA 02

# Ficha 02 – Bem imóvel – Arquitetura – Caracterização externa

MÓDULO CADASTRO

## 1. IDENTIFICAÇÃO

### 1.1. Recorte Territorial (Identificação da região estudada)

Missão Velha – CE

### 1.2. Recorte Temático (Identificação do tema do estudo)

Levantamento do Patrimônio Ferroviário de Missão Velha/CE

### 1.3. Identificação do Bem (denominação oficial, denominação popular, outras denominações)

Indústria Collins S/A de Missão Velha

## 2. PLANTA/ CROQUI IMPLANTAÇÃO NO TERRENO



## 3. IMAGENS/ CROQUIS DAS FACHADAS

Figura 1



## 4. TIPOLOGIA

Religiosa

Civil

Oficial

Militar

x Industrial

Ferroviária

Outra

## 5.ÉPOCA/ DATA DA CONSTRUÇÃO

Década de 40

## 8.USO ORIGINAL

Galpões industriais

## 9.USO ATUAL

Residencial

## 11. OBSERVAÇÕES

## 6.TOPOGRAFIA DO TERRENO

x Plano

Em aclave

Em declive

Inclinado

Acidentado

## 7. PAVIMENTOS

Acima da rua (nº)

1

Abaixo da rua (nº)

0

Sótão

sim

x

não

Porão

sim

x

não

Outros

## 10. MEDIDAS GERAIS DA EDIFICAÇÃO [m]

Altura fachada frontal

-

Altura da cumeeira

-

Altura fachada posterior

-

Altura total

-

Largura

-

Pé direito térreo

-

Profundidade

-

Pé direito tipo

-

## 12. FOTOS E ILUSTRAÇÕES DE DETALHES IMPORTANTES

Figura 2



Figura 3



## 13. BREVE DESCRIÇÃO ARQUITETÔNICA

Edifício térreo, com implantação sobre os limites do lote, tipologia. Referências formais: Industrial. Estado de preservação: Muito alterado. Estado de conservação: precário.



# Ficha 02 – Bem imóvel – Arquitetura – Caracterização externa

## MÓDULO CADASTRO

### 1. IDENTIFICAÇÃO

#### 1.1. Recorte Territorial (Identificação da região estudada)

Missão Velha – CE

#### 1.2. Recorte Temático (Identificação do tema do estudo)

Levantamento do Patrimônio Ferroviário de Missão Velha/CE

#### 1.3. Identificação do Bem (denominação oficial, denominação popular, outras denominações)

Indústria Collins S/A de Missão Velha

##### 13.1. Paredes externas (Técnicas construtivas, Estruturas, Materiais e Acabamentos)

Estrutura simples em tijolos de adobe. Pintura fosca caiada e revestimento cerâmico na fachada.

##### 13.2. Cobertura (Técnicas construtivas, Estruturas, Materiais e Acabamentos)

Cobertura em duas águas, estrutura em madeira e telhas cerâmicas tipo canal. Cumeeira perpendicular à rua. Com Platibanda que acompanha o desenho da cumeeira (prédio original).

##### 13.3. Aberturas e elementos integrados (Técnicas construtivas, Estruturas, Materiais e Acabamentos)

Aberturas contidas na fachada original, 10: sendo 05 portões e 05 aberturas superiores em cobogó. Portão de ferro (giro).

##### 13.4. Palavras-chave

Missão Velha (CE). Centro Histórico. Arquitetura. Industrial

### 14. INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES (etnológicas, arqueológicas e outras)

### 15. LEVANTAMENTO ARQUITETÔNICO EXISTENTE (copiar quantas linhas forem necessárias)

15.1. Planta (relacionar nomes)	15.2. Escala	15.3. Localização e base disponível	15.4. Data
---------------------------------	--------------	-------------------------------------	------------

### 16. OUTROS LEVANTAMENTOS/ BASES DE DADOS (copiar quantas linhas forem necessárias)

16.1. Tipo	16.2. Quant.	16.3. Autoria, localização e base disponível	16.4. Data
------------	--------------	--	------------

Fotografias	Figura 1	IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Biblioteca. 2017	1940
-------------	----------	--	------

Fotografias	Figura 2	Autor desconhecido.	-
-------------	----------	---------------------	---

Fotografias	Figura 3	Acervo pessoal	2016
-------------	----------	----------------	------

Desenhos			
----------	--	--	--

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Biblioteca. 2017. Disponível em: <http://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=437116> Acesso em: Mar 2017



ANEXO 03: FICHA 03

# Ficha 03 – Bem imóvel – Arquitetura – Caracterização externa

MÓDULO CADASTRO

## 1. IDENTIFICAÇÃO

### 1.1. Recorte Territorial (Identificação da região estudada)

Missão Velha – CE

### 1.2. Recorte Temático (Identificação do tema do estudo)

Levantamento do Patrimônio Ferroviário de Missão Velha/CE

### 1.3. Identificação do Bem (denominação oficial, denominação popular, outras denominações)

Indústria Antonio Linard Máquinas e Construções Técnicas S/A de Missão Velha

## 2. PLANTA/ CROQUI IMPLANTAÇÃO NO TERRENO



## 3. IMAGENS/ CROQUIS DAS FACHADAS

Figura 1



## 4. TIPOLOGIA

## 5. ÉPOCA/ DATA DA CONSTRUÇÃO

## 6. TOPOGRAFIA DO TERRENO

## 7. PAVIMENTOS

	Religiosa	10/1933	x	Plano	Acima da rua (nº)			Variado			
	Civil	8.USO ORIGINAL		Em aclave	Abaixo da rua (nº)			0			
	Oficial		Industrial		Em declive	Sótão		sim	x	não	
	Militar	9.USO ATUAL			Inclinado	Porão		sim	x	não	
x	Industrial		Industrial		Acidentado	Outros					
	Ferroviária	Industrial		10. MEDIDAS GERAIS DA EDIFICAÇÃO [m]							
	Outra			Altura fachada frontal	-	Altura da cumeeira			-		
11. OBSERVAÇÕES				Altura fachada posterior	-	Altura total			-		
				Largura	-	Pé direito térreo			-		
				Profundidade	-	Pé direito tipo			-		

## 12. FOTOS E ILUSTRAÇÕES DE DETALHES IMPORTANTES

Figura 2



Figura 3





# Ficha 03 – Bem imóvel – Arquitetura – Caracterização externa

## MÓDULO CADASTRO

### 1. IDENTIFICAÇÃO

#### 1.1. Recorte Territorial (Identificação da região estudada)

Missão Velha – CE

#### 1.2. Recorte Temático (Identificação do tema do estudo)

Levantamento do Patrimônio Ferroviário de Missão Velha/CE

#### 1.3. Identificação do Bem (denominação oficial, denominação popular, outras denominações)

Indústria Antonio Linard Máquinas e Construções Técnicas S/A de Missão Velha

Figura 4



Figura 5



Figura 6



Figura 7



### 13. BREVE DESCRIÇÃO ARQUITETÔNICA

Conjunto de Edifícios de pavimentos variados, com implantação sobre os limites do lote, tipologia. Referências formais: Art Decó (predominância de formas geométricas, com platibanda. Estado de preservação: Pouco alterado. Estado de conservação: bom.

#### 13.1. Paredes externas (Técnicas construtivas, Estruturas, Materiais e Acabamentos)

Estrutura simples em tijolos de adobe. Pintura fosca caiada de cor variada.

#### 13.2. Cobertura (Técnicas construtivas, Estruturas, Materiais e Acabamentos)

Cobertura com estrutura em madeira e telhas cerâmicas tipo canal. Com Platibanda.

#### 13.3. Aberturas e elementos integrados (Técnicas construtivas, Estruturas, Materiais e Acabamentos)

Aberturas contidas na fachada: variadas.

#### 13.4. Palavras-chave

Missão Velha (CE). Centro Histórico. Arquitetura. Art Decó.

### 14. INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES (etnológicas, arqueológicas e outras)

### 15. LEVANTAMENTO ARQUITETÔNICO EXISTENTE (copiar quantas linhas forem necessárias)

15.1. Planta (relacionar nomes)	15.2. Escala	15.3. Localização e base disponível	15.4. Data

### 16. OUTROS LEVANTAMENTOS/ BASES DE DADOS (copiar quantas linhas forem necessárias)

16.1. Tipo	16.2. Quant.	16.3. Autoria, localização e base disponível	16.4. Data
Fotografias	Figura 1	Acervo pessoal.	2016
Fotografias	Figura 2	Acervo pessoal.	2016
Fotografias	Figura 3	Acervo pessoal.	2016



# Ficha 03 – Bem imóvel – Arquitetura – Caracterização externa

## MÓDULO CADASTRO

### 1. IDENTIFICAÇÃO

#### 1.1. Recorte Territorial (Identificação da região estudada)

**Missão Velha – CE**

#### 1.2. Recorte Temático (Identificação do tema do estudo)

**Levantamento do Patrimônio Ferroviário de Missão Velha/CE**

#### 1.3. Identificação do Bem (denominação oficial, denominação popular, outras denominações)

**Indústria Antonio Linard Máquinas e Construções Técnicas S/A de Missão Velha**

Fotografias	Figura 4	Acervo pessoal.	2016
Fotografias	Figura 5	Acervo pessoal.	2016
Fotografias	Figura 6	Acervo pessoal.	2016
Fotografias	Figura 7	Acervo pessoal.	2016
Desenhos			

### 17. FONTES BIBLIOGRÁFICAS E DOCUMENTAIS

