

**DO OURO BRANCO AO OURO NEGRO:  
As políticas públicas de preservação do patrimônio industrial na Bahia<sup>1</sup>**

**Nivaldo Vieira de Andrade Junior**

Faculdade de Arquitetura – Universidade Federal da Bahia

Este trabalho pretende esboçar um panorama das políticas públicas de preservação do patrimônio industrial promovidas pelo Governo Federal e pelos Governos Estaduais no Brasil e, mais especificamente, na Bahia, apresentando uma retrospectiva das ações governamentais voltadas à preservação do patrimônio industrial, a partir da criação do SPHAN em 1937, e analisando criticamente como o Poder Público tem se posicionado nas últimas décadas frente à degradação e às ameaças de desaparecimento de importantes exemplares do patrimônio industrial baiano, dos engenhos de açúcar – o “ouro branco” – construídos a partir do século XVI até os marcos da descoberta e do refino do petróleo – o “ouro negro” – do século XX.

**Palavras-chave:** Preservação do Patrimônio Industrial; Políticas Públicas; Bahia

**FROM THE *WHITE GOLD* TO THE *BLACK GOLD*:  
Public policies for the industrial heritage preservation in Bahia**

**Nivaldo Vieira de Andrade Junior**

Faculty of Architecture – Universidade Federal da Bahia

**Abstract**

This paper aims to present a broad view of the public policies for industrial heritage preservation held by Federal Government and States’ Governments in Brazil and, most specifically, in Bahia, presenting a summary of the government actions devoted to the industrial heritage preservation in Brazil, from the creation of SPHAN in 1937, and analysing critically how the Government, in its

---

<sup>1</sup> Uma primeira versão deste artigo foi publicada em meio eletrônico nos anais do *II Encontro Nacional sobre Patrimônio Industrial. Da industrialização à “desindustrialização”: perspectivas para o resgate e conservação do Patrimônio Industrial*, promovido pelo Comitê Brasileiro para a Preservação do Patrimônio Industrial (TICCIH) e pelo Curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário Belas Artes de São Paulo na capital paulista em junho de 2009.

three levels, has fought in the last decades against the process of degradation and the loss threats to industrial heritage buildings in Bahia, from sugar – the “white gold” – farms built from the 16<sup>th</sup> Century on to the marks of petroleum – the “black gold” – discovery and refinement in the 20<sup>th</sup> Century.

**Key words:** Industrial heritage preservation; Public Policies; Bahia

### **DO OURO BRANCO AO OURO NEGRO:**

#### **As políticas públicas de preservação do patrimônio industrial na Bahia**

#### **A preservação do patrimônio industrial no Brasil: o tombamento**

O tombamento é muitas vezes equivocadamente entendido como o único instrumento voltado para a preservação do patrimônio material. Isto se deve, certamente, à intrínseca vinculação existente, há mais de 70 anos, entre este instrumento e a primeira instituição pública brasileira voltada à preservação do patrimônio cultural, o IPHAN<sup>2</sup>, criados simultaneamente através do Decreto-Lei no 25/37. Como alerta Maria Cecília Londres Fonseca, o tombamento é “a prática mais significativa da política de preservação federal no Brasil” (FONSECA, 2005: 181).

A importância do instrumento do tombamento decorre não somente das suas implicações no direito de propriedade, mas também porque, através da análise do acervo de bens tombados pelos órgãos oficiais de preservação do patrimônio cultural, seja ele federal, estadual ou municipal, é possível compreender os conceitos de arte e de arquitetura dominantes. Mais: a partir de uma análise em ordem cronológica dos tombamentos realizados por uma determinada instituição, podemos identificar as continuidades e rupturas na valoração de determinadas categorias patrimoniais, percebendo assim de forma clara os preconceitos a certos períodos da história da arquitetura e a determinadas tipologias construtivas, bem como o processo de revalorização de parte desta produção nas últimas décadas.

---

<sup>2</sup> Tendo em vista as diversas denominações que o órgão federal responsável pela identificação, documentação, preservação e divulgação do patrimônio cultural brasileiro teve desde a sua criação, em 1937, como Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), optamos por utilizar a sigla atual IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), independentemente do período abordado.

No que se refere ao patrimônio industrial<sup>3</sup>, o marco inicial da preservação corresponde ao tombamento pelo IPHAN, já em 1938, das ruínas da Fábrica de Ferro Patriótica, no Distrito de São Julião, em Ouro Preto, construída entre 1811 e 1812 e que desempenhou “um papel fundamental na história da siderurgia no Brasil”<sup>4</sup>. Entretanto, até o tombamento pelo IPHAN, em 1964, das ruínas da Real Fábrica de Ferro São João do Ipanema em Iperó, São Paulo – cuja implantação remonta a 1818 –, a preservação do patrimônio industrial não se constituiu em uma das prioridades do órgão federal de patrimônio cultural.

À exceção dos dois casos citados anteriormente, nas três primeiras décadas de existência de uma política pública de salvaguarda do patrimônio cultural no Brasil, a preservação do patrimônio industrial esteve restrita aos exemplares ligados à agroindústria açucareira do período colonial, com particular atenção aos remanescentes dos antigos engenhos de açúcar localizados no Recôncavo Baiano.

A agroindústria açucareira se instalou no Brasil no século XVI, devido ao monopólio de Portugal sobre a produção e comercialização de produtos tropicais no mercado europeu e tendo como objetivo, ao mesmo tempo, garantir a ocupação do território e, assim, defendê-lo das invasões estrangeiras. A produção de açúcar se constituiu na base da economia baiana até a primeira década do século XIX, não obstante as sucessivas crises provocadas por secas, por epidemias e pela concorrência (seja da produção das Antilhas inglesas e francesas, seja do açúcar produzido na zona de ocupação holandesa da capitania de Pernambuco e arredores) a partir da segunda década do século XVII. O valor que o açúcar brasileiro atingia no mercado europeu e a sua importância para a economia da colônia portuguesa lhe garantiram a alcunha de “ouro branco”.

Segundo Esterzilda Berenstein de Azevedo (1990), em seu estudo pioneiro sobre a arquitetura dos engenhos de açúcar do Recôncavo Baiano, estes eram formados basicamente por quatro tipos de edificações: a residência dos senhores de engenho (a casa-grande), a moradia dos escravos (a senzala), a capela e os

---

<sup>3</sup> Aqui entendido como todas as “instalações e construções utilitárias” que são “testemunhos materiais das atividades produtivas (máquinas, ferramentas, moldes, modelos e protótipos, instalações agrícolas e industriais, oficinas e edificações pertinentes)”, como define a Declaração de Campinas (GRUPO..., 1998).

<sup>4</sup> Informação extraída da página do Arquivo Noronha Santos, o arquivo central do IPHAN: [www.iphan.gov.br/ans.net/tema\\_consulta.asp?Linha=Linha\\_busca.gif&Cod=1370](http://www.iphan.gov.br/ans.net/tema_consulta.asp?Linha=Linha_busca.gif&Cod=1370). Acesso em 18/02/2009.

espaços diretamente ligados à fabricação do açúcar: a casa da moenda, onde ocorria a moagem (esmagamento da cana de açúcar para extração do caldo); a casa das caldeiras, onde ocorria o cozimento (aquecimento e purificação da cana de açúcar); e a casa de purgar, na qual ocorria o purgamento (cristalização e clareamento do açúcar, através da eliminação do melaço residual no interior do açúcar cristalizado)..

Entre 1943 e 1944, com o tombamento dos engenhos Matoim e Freguesia, ambos localizados no município baiano de Candeias, foram protegidos os dois primeiros exemplares de arquitetura industrial no Brasil, através da inclusão, nestes tombamentos, não apenas dos edifícios residenciais e religiosos como também das respectivas fábricas de açúcar. Entretanto, estas duas inclusões das fábricas de açúcar nos tombamentos dos remanescentes de engenhos se constituíram em exceções. Apesar da importância da cultura da cana de açúcar e da exportação do açúcar no Brasil durante todo o período colonial, os demais tombamentos de instalações de antigos engenhos de açúcar se limitaram às casas-grandes e capelas, ignorando solenemente as edificações utilitárias da propriedade: no mesmo período, foram tombados pelo IPHAN outros seis engenhos de açúcar localizados em Salvador e em três municípios do Recôncavo Baiano; estes tombamentos, entretanto, se limitaram aos espaços residenciais e/ou à capela<sup>5</sup>.

A partir da década de 1960, diversos fatores – dentre eles a revolução cultural que colocou em xeque uma série de conceitos culturais até então hegemônicos, o surgimento dos primeiros órgãos estaduais de preservação do patrimônio cultural no Brasil e o processo de aceleração das transformações nas principais cidades brasileiras – levaram a uma relativa intensificação nas iniciativas de salvaguarda de exemplares do patrimônio industrial, incluindo não somente os remanescentes de antigos complexos industriais como também

---

<sup>5</sup> Os seis engenhos tombados pelo IPHAN entre 1942 e 1994 são o Engenho Embiara no Município de Cachoeira, cujo tombamento se limita ao sobrado datado de 1806; o Engenho da Lagoa, no Município de São Sebastião do Passe, do qual foram tombadas a casa-grande e a capela do século XVIII; o Engenho São Miguel e Almas, no Município de São Francisco do Conde, cujo tombamento se restringiu à casa-grande e à capela de finais do século XVIII; o Engenho Vitória do Paraguassu, no Município de Cachoeira, do qual foram tombadas a casa-grande, a senzala e a capela, todos do século XIX; o Engenho Velho do Paraguassu, também no Município de Cachoeira, cujo tombamento inclui as ruínas da casa-grande de meados do século XIX e a Capela de Nossa Senhora da Pena de meados do século XVII; e o Complexo Agro-Industrial do Unhão, em Salvador, limitado ao solar homônimo e à Capela Nossa Senhora da Conceição.

exemplares da arquitetura do ferro e da arquitetura ferroviária ligados à Revolução Industrial.

É neste contexto que, em 1964 – mesmo ano do tombamento da Fábrica São João do Ipanema em Iperó, anteriormente citada –, é tombado pelo IPHAN o Teatro José de Alencar em Fortaleza, construído entre 1908 e 1910 e cujo tombamento representa um marco na incorporação da arquitetura do ferro e do *Art Nouveau* ao acervo de bens tombados, uma vez que se trata de uma construção da primeira década do século XX, executada em estrutura metálica importada da Escócia. Dando prosseguimento ao processo de valorização da arquitetura do ferro, três anos depois é tombado pelo IPHAN o Palácio de Cristal de Petrópolis (RJ), um pavilhão de exposições montado em 1884 e caracterizado pela estrutura metálica pré-fabricada importada da França e pelos fechamentos em cristais bisotados importados da Bélgica.

Na década de 1970 ocorreram poucos tombamentos de exemplares do patrimônio industrial pelo IPHAN, sendo os mais significativos os de três mercados de abastecimento construídos em estrutura metálica importada da Europa: o Mercado São José em Recife, construído entre 1872 e 1875 e tombado em 1973, e os Mercados Bolonha e da Carne em Belém do Pará, construídos na virada do século XX e tombados como parte do Conjunto Arquitetônico e Paisagístico Ver-o-Peso em 1977.

Na primeira metade da década de 1980, o tombamento de exemplares da arquitetura industrial se intensificará ainda mais e passará a abarcar novas categorias de bens, através do reconhecimento como patrimônio nacional do pórtico central e dos armazéns do cais do porto de Porto Alegre, inaugurados em 1922 e tombados em 1983; do Açude de Cedro em Quixadá (CE), inaugurado em 1906 e tombado em 1984; da Caixa d'Água de Pelotas (RS), exemplar da arquitetura industrializada em ferro com estrutura importada da França em 1872 e tombada em 1984; e da Fábrica de Vinho Tito Silva em João Pessoa (PB), fundada em 1892. Segundo o Arquivo Noronha Santos do IPHAN, o tombamento pelo IPHAN da Fábrica de Vinho Tito Silva em 1984 "representou uma inovação nessa área, pois não só o monumento, a maquinaria e o equipamento foram

preservados, como também a técnica industrial.”<sup>6</sup> Entretanto, o entendimento de que a técnica industrial faz parte do bem a ser salvaguardado, como ocorreu no caso da fábrica de vinhos, se constitui em uma exceção, como afirmaram há onze anos os membros do Grupo de Estudos de História da Técnica da UNICAMP (Universidade Estadual de Campinas), na “Declaração de Campinas” (Declaração em Defesa das Construções e Instalações Utilitárias):

*Muitos desses tombamentos se efetivaram tarde demais, quando os respectivos equipamentos, estoques e arquivos já haviam sido vendidos a empresas de reciclagem de sucata ou destruídos pelo descaso e pelo abandono.*

*Outro fator a considerar é que diversas das construções referidas acima foram tombadas devido a critérios estéticos, turísticos, sentimentais, aristocráticos e políticos e não por sua importância na história da técnica e da cultura. (GRUPO..., 1998)*

Ainda na década de 1980, foram incluídos no acervo de bens tombados pelo IPHAN a antiga Estação Ferroviária de Lassance (MG), em 1985; o Engenho do Mate da Rondinha, no município de Campo Largo (PR), último remanescente dos engenhos de soque de erva mate movidos a força hidráulica no Paraná (tombado em 1985); a Fábrica de Tecidos Santa Amélia em São Luís (MA), cujo edifício-sede foi construído em 1892 (tombado em 1987); e o Complexo Ferroviário de São João Del Rei (MG), datado do último quartel do século XIX e que fazia parte da antiga Estrada de Ferro Oeste de Minas (tombado em 1989).

Nas décadas de 1990 e 2000, foram declarados patrimônio nacional a Estação da Luz em São Paulo, edifício de ferro e tijolos projetado na Inglaterra, inaugurado em 1900 e tombado em 1996; o Conjunto de Edificações da Companhia Paulista das Estradas de Ferro em Jundiaí (SP), tombado em 2002; e a Vila Ferroviária de Paranapiacaba, no Município de Santo André (SP), construída pelos ingleses em 1860 para abrigar os responsáveis pela construção da São Paulo Railway. É importante ressaltar que o tombamento da Vila Ferroviária de Paranapiacaba pelo IPHAN em 2002 ocorreu dezessete anos após

---

<sup>6</sup> Informação extraída da página do Arquivo Noronha Santos, o arquivo central do IPHAN: [www.iphan.gov.br/ans.net/tema\\_consulta.asp?Linha=Linha\\_busca.gif&Cod=1494](http://www.iphan.gov.br/ans.net/tema_consulta.asp?Linha=Linha_busca.gif&Cod=1494). Acesso em 18/02/2009.

uma comissão de moradores ter encaminhado ao órgão uma solicitação formal de tombamento (CRUZ, 2008).

O primeiro órgão estadual de preservação criado no Brasil foi a Divisão do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado do Paraná (DPHA-PR), em 1953, que realizou o primeiro tombamento estadual do país em 1962, quando foi tombada a Igreja da Ordem Terceira de São Francisco de Chagas, em Paranaguá, datada do último quartel do século XVIII. O órgão estadual de preservação do patrimônio cultural paranaense só realizou o primeiro tombamento de um exemplar do patrimônio industrial em 1968, quando foi inscrito no Livro de Tombo Histórico o já citado Engenho de Mate da Rondinha.

O segundo órgão estadual brasileiro voltado à preservação do patrimônio cultural foi a Divisão de Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Guanabara (DPHA-GB), criada em 31 de dezembro de 1964 e sucedida em 1974 – quando ocorreu a fusão entre os Estados do Rio de Janeiro e da Guanabara – pelo Instituto Estadual do Patrimônio Cultural do Rio de Janeiro (INEPAC). A partir do final da década de 1970, o INEPAC tombou uma série de fábricas, pontes, mercados, estações ferroviárias e coretos construídos no final do século XIX e no início do século XX com elementos metálicos importados da Inglaterra, da França e da Alemanha, como a ponte sobre o Rio Palatino em Petrópolis, tombada em 1979; a ponte metálica sobre o rio Paraíba do Sul em Resende, tombada em 1983. Em 1983, é tombado o Restaurante Albamar, único remanescente dos cinco torreões do Mercado Municipal do Rio de Janeiro.

Em dezembro de 1985, são tombados catorze coretos localizados em sete municípios fluminenses, muitos deles construídos em estrutura de ferro. Nesta mesma data, é tombado o Conjunto Fabril da Companhia Têxtil Brasil Industrial em Paracambi, exemplar da arquitetura industrial do último quartel do século XIX. Em 1987, foi tombado outro importante edifício industrial, a Fundação Progresso, construída pouco mais de cem anos antes. Em 1988, são tombados em Nova Friburgo a Estação Ferroviária da Leopoldina Railway e o conjunto da antiga Estação Ferroviária de Rio Grandina, formado por quatro construções do século XIX. Em 1989, é tombada a Estação Ferroviária de Barra Mansa, datada de 1857, e no ano seguinte a antiga Fábrica de Gás da Avenida Presidente Vargas, no Rio de Janeiro, datada de 1853, e o Galpão da Metalúrgica Pagani-Castier, no Catumbi, projetado por Antonio Virzi em 1921.

O Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo (CONDEPHAAT)<sup>7</sup> foi criado em 1968, como consequência direta da criação da Secretaria de Cultura do Estado de São Paulo no ano anterior. Em 1974, ocorrem os primeiros tombamentos de exemplares do patrimônio industrial pelo CONDEPHAAT: a Estação Ferroviária de Bananal (1888-1889), um edifício pré-fabricado em aço, desmontável e que fora importado da Bélgica; e as ruínas da Real Fábrica de Ferro de São João de Ipanema em Iperó, que, como vimos, já haviam sido tombadas pelo IPHAN em 1964. Em 1980, o CONDEPHAAT tomba a Vila Economizadora, vila operária construída entre 1908 e 1915 no bairro da Luz, em São Paulo, e, em 1982, a antiga Central Elétrica de Rio Claro (1895) e a Ponte Pênsil de São Vicente (1910-1914). Ainda na década de 1980, o CONDEPHAAT reconhece como patrimônio cultural paulista o Edifício da Fábrica de Tecidos São Luís em Itu (1869), a Ponte Metálica de São José do Rio Pardo (1901), o complexo das Indústrias Reunidas Matarazzo na Água Branca, em São Paulo (início da década de 1920), a empresa de desenvolvimento industrial Kaigai Kogyo Kabukushi Kaisha em Registro (1912).

A partir de 1981, é possível perceber uma preocupação por parte do CONDEPHAAT com a preservação das estações ferroviárias que haviam possibilitado a circulação de riquezas pelo território paulista entre a segunda metade do século XIX e a primeira metade do século XX,. Assim, entre 1981 e 1982, são tombadas sete estações ferroviárias no Estado de São Paulo<sup>8</sup>. Entre 1985 e 1988, são tombadas mais quatro estações ferroviárias<sup>9</sup> e o já citado Complexo Ferroviário de Paranapiacaba em Santo André.

Em Pernambuco, o patrimônio industrial tem sido objeto de ações de preservação por parte da Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco (FUNDARPE), criada em 1973. Foram tombados pela FUNDARPE a Ponte do Itaíba em Paudalho (1872-1876) em 1980; a torre de atracação de

---

<sup>7</sup> Originalmente se chamava Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo (CONDEPHAT), tendo incluído o termo "Arqueológico" somente no ano seguinte à sua criação.

<sup>8</sup> As sete estações tombadas foram a de Santa Rita do Passa Quatro (1899), de Cachoeira Paulista (1877), de Campinas (1884-1930), a Estação Barracão em Ribeirão Preto (1870-1890), a Estação Ferroviária de de Guaratinguetá (1914), do Brás (1897) e da Luz (1896-1901), sendo as duas últimas localizadas na capital do Estado.

<sup>9</sup> São elas as Estações Ferroviárias de Rio Claro (1910), de Mairinque (1902-1907), Gato Preto em Cajamar (1910-1914), Descalvado (1882) e a Rotunda de Cruzeiro (1930).



Zepelins no Campo do Jiquiá em Recife (1930) em 1983; a Estação Ferroviária de Petrolina (final do século XIX) em 1985; a Estrada de Ferro Recife-Gravatá (1881-1894) em 1986; e o Conjunto Fabril da Tacaruna em Recife (inaugurado em 1895) em 1994.

O Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Paraíba (IPHAEP), criado em 1971, tem se destacado na preservação do patrimônio industrial paraibano, em particular do patrimônio ferroviário. Em 1980, já havia sido tombada a Estação Ferroviária de Mari, e em 2000, a ponte sobre o rio Sanhauá em Bayeux, construída no final do século XIX, e as estações ferroviárias de Guarabira e de Cachoeira de Antônio Guedes, datadas de 1884 e construídas em estrutura metálica. A ação mais ampla voltada à preservação do patrimônio industrial na Paraíba, contudo, ocorreu em 2001, quando foi realizado o "tombamento temático das Estações Ferroviárias da Paraíba", incluindo dez estações construídas entre 1881 e a década de 1920 e localizadas em diferentes municípios (TARGINO, 2003: 176).

No Rio Grande do Sul, a Diretoria do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado (DPHAE), criada em 1964, e seu sucessor, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado (IPHAE), criado em 1990, têm tido uma importante atuação na salvaguarda do patrimônio industrial gaúcho, que corresponde a 10% do total de bens tombados em nível estadual. O primeiro exemplar do patrimônio industrial tombado pelo órgão estadual gaúcho foi a Ponte 25 de Julho em São Leopoldo (1871-1876), em 1980. Seguiram-se a ela a Ponte do Império em Piratini em 1984, a Usina Termoelétrica em Arroio dos Ratos e a Caixa d'Água de Dom Pedrito em 1986, a antiga Estação Ferroviária de São Leopoldo em 1990, o Complexo Ferroviário de Santa Maria em 2000, o Complexo Ferroviário de Caxias do Sul em 2001 e a antiga Estação Ferroviária de Bagé em 2006. No que se refere ao patrimônio ferroviário mais especificamente, é preciso ressaltar a publicação pelo IPHAE, em 2002, do inventário das estações gaúchas construídas entre 1874 e 1959 (INSTITUTO..., 2002).

O caso da Usina do Gasômetro é particularmente interessante no que se refere à participação social e merece que nos detenhamos brevemente sobre ele, uma vez que foi o envolvimento da população de Porto Alegre que impediu a sua demolição, no início da década de 1980. Naquela ocasião, alguns setores do

poder público defendiam que a demolição do edifício industrial de 1928, então desativado, resolveria uma série de problemas de inundação e de tráfego na zona vizinha. Embora inicialmente não houvesse consenso entre a população quanto à sua preservação, logo a proposta para sua preservação e transformação em Museu do Trabalho passou a ser apoiada pelas entidades mais diversas, como a Federação das Indústrias do Estado do Rio Grande do Sul, a Associação Intersindical (com mais de 30 sindicatos associados), o Conselho de Economia, a seção gaúcha do Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB-RS) e as principais universidades e órgãos públicos do Estado:

*A ampla mobilização resultou no abraço à Usina. Foi um momento emblemático das ações de preservação, em Porto Alegre, representando a preocupação da sociedade civil de maneira organizada em relação ao seu patrimônio. (MEIRA, 2004: 110).*

Ana Lúcia Meira ressalta, contudo, que nas manifestações da população em defesa da preservação da Usina do Gasômetro publicadas pela imprensa gaúcha “há que se notar a quase ausência de argumentos de ordem estética”:

*Os argumentos relacionam-se mais à preservação de marcos da memória coletiva do que a eventuais qualidades estéticas dos bens patrimoniais edificados. (loc. cit).*

A Usina do Gasômetro foi finalmente tombada pelo IPHAE em 1983 e em seguida transformada em centro cultural. É importante ressaltar que, em “uma pesquisa baseada nas técnicas de percepção ambiental propostas por Kevin Lynch” realizada pela Prefeitura Municipal de Porto Alegre em 1995, visando “investigar o olhar da população sobre o patrimônio urbano”, a Usina do Gasômetro foi identificada como uma das duas imagens mais conhecidas da área central da cidade, junto ao edifício eclético do Hotel Majestic, erguido entre 1916 e 1933 e igualmente adaptado em centro cultural na década de 1980. Estes dois edifícios obtiveram juntos aproximadamente 50% das preferências populares (MEIRA, *op. cit.*: 106).

Mesmo considerando estes avanços nas políticas públicas de preservação do patrimônio industrial, a situação ainda está muito distante da ideal e continua

a existir preconceito quanto à preservação destes bens. Somente o preconceito pode justificar o fato da Companhia Santista de Papel ter demolido, em janeiro de 2004, diversas casas da Vila Fabril de Cubatão construída mais de sessenta anos antes “sem nenhuma reação oficial por parte das autoridades”.<sup>10</sup> O mesmo pode ser dito quanto à demolição, em novembro de 2007, dos galpões das Indústrias Reunidas Matarazzo localizados na rua Borges de Figueiredo, no bairro da Mooca, em São Paulo, como denunciam Cristina Meneguello, Fernanda Valentin, Giancarlo Bertini e Manoela Ruffinoni (MENEGUELLO *et alli*, 2007), e com relação a dezenas de outros casos pelo Brasil afora.

### **A experiência pioneira da preservação do Conjunto do Unhão**

Como vimos anteriormente, as primeiras ações públicas voltadas à preservação do patrimônio industrial na Bahia ocorreram na primeira metade da década de 1940, quando as fábricas de açúcar dos engenhos Matoim e Freguesia foram incluídas nos respectivos tombamentos federais. Entretanto, em ambos os casos a inclusão dos espaços industriais no tombamento se constituiu em um aspecto secundário, uma vez que a salvaguarda destes bens esteve muito mais voltada à preservação dos testemunhos materiais do primeiro ciclo econômico do Brasil do que estritamente vinculada à salvaguarda dos seus espaços utilitários e dos espaços e instrumentos de suporte às atividades produtivas.

Podemos afirmar que o marco mais significativo de uma preocupação com a preservação dos valores culturais estritamente ligados ao passado industrial de um bem tombado é a polêmica que envolveu a destruição de parte do Conjunto do Unhão em Salvador e a posterior instalação, no local, dos Museus de Arte Moderna e de Arte Popular da Bahia. Assim que assumiu o cargo em 1959, o Governador Juracy Magalhães recuperou o projeto, elaborado entre 1951 e 1952 pelo Departamento de Estradas de Rodagem da Bahia (DERBA), de construir uma avenida à beira-mar – a “Avenida de Contorno” – ligando o bairro do Comércio, na Cidade Baixa, com o bairro da Barra, margeando a Baía de Todos os Santos. Segundo o projeto, a nova avenida deveria passar por dentro do conjunto do Unhão, com uma das pistas passando entre o solar e a capela e a outra rente à fachada lateral da capela, destruindo assim os galpões, o aqueduto

---

<sup>10</sup> “O fim das antigas casas da vila fabril”. **Folha de Cubatão**, 09 a 15/01/2004. Disponível em: [www.novomilenio.inf.br/cubatao/ch052.htm](http://www.novomilenio.inf.br/cubatao/ch052.htm). Acesso em 10/02/2009.

e a fonte e descaracterizando completamente a ambiência das construções que seriam poupadas.

Uma polêmica se iniciou nos jornais da época e graças à liderança do engenheiro agrônomo, arquiteto e professor da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia Diógenes Rebouças, que apresentou uma proposta de traçado alternativo para a avenida passando pelo alto da encosta, o conjunto do Unhão foi poupado da descaracterização. Após a aprovação pelo governador do novo traçado proposto por Rebouças, foi iniciada a construção da Avenida de Contorno e o Conjunto do Unhão não somente foi poupado como também foi desapropriado pelo Governo do Estado da Bahia (ZOLLINGER, 2007: 13-14).

Em 1962, Lina Bo Bardi iniciou o projeto de restauração do Conjunto do Unhão e sua adaptação em Museu de Arte Moderna e Museu de Arte Popular. Em lugar de pretender recuperar a configuração e as características supostamente "originais" do conjunto, recuperando a aparência do século XVII, a intervenção realizada por Lina Bardi aceita e incorpora as características do conjunto em toda a sua complexidade histórica, incluindo as demais funções industriais e agrícolas que o conjunto desempenhou ao longo dos séculos. Assim, os equipamentos industriais existentes no sítio do Unhão, como monta-cargas, guindaste, trilhos e os galpões construídos no século XIX, são preservados e restaurados:

*O Conjunto do Unhão é importante por representar um dos primeiros exemplos (se não o 1º) de Arqueologia Industrial, isto é: uma restauração não somente limitada à recuperação até o século XVIII, mas uma recuperação dedicada também à documentação do 'trabalho' e de um território, neste caso, uma 'fábrica' do começo do século XIX. (BARDI, s/d)*

Desta forma, Lina Bo Bardi realiza aquela que é provavelmente a primeira intervenção sobre o patrimônio edificado no Brasil que tem como uma de suas diretrizes a preservação e valorização dos testemunhos materiais das atividades produtivas anteriormente realizadas no conjunto.

## **O Inventário de Proteção do Acervo Cultural da Bahia**

Na Bahia, uma experiência pioneira de inventário do patrimônio edificado, levada a cabo pelo Governo Estadual durante mais de vinte anos, é representativa do processo progressivo de valorização do patrimônio industrial. A ambiciosa iniciativa do Inventário de Proteção do Acervo Cultural da Bahia (IPAC-SIC), realizado pela Secretária da Indústria e Comércio do Estado da Bahia a partir de 1973, se prolongou até a década de 1990, abrangendo a quase totalidade do território baiano em seis volumes que, sucessivamente, abordaram o patrimônio edificado de Salvador (volume I), do Recôncavo Baiano (volumes II e III), da Serra Geral e Chapada Diamantina (volume IV), do Litoral Sul do Estado (volume V) e das Meso-regiões Nordeste, Vale Sanfranciscano e Extremo Oeste baianos (volume VI).

O IPAC-SIC, coordenado pelo Prof. Paulo Ormino de Azevedo, se constituiu imediatamente em uma referência nacional, servindo como modelo para boa parte dos inventários realizados posteriormente no país. Entretanto, ele não está livre de críticas, e é curioso observar a exclusão inicial e a progressiva inclusão no inventário de exemplares do patrimônio industrial e de outras categorias de edifícios que, então, eram consideradas menos importantes.

O primeiro volume, dedicado a Salvador e publicado em 1975, se concentra nas edificações do período colonial e nos edifícios neoclássicos. Pouquíssimos são os edifícios ecléticos inventariados, como o Solar Amado Bahia e a Casa dos Carvalho, e não são incluídos neste primeiro volume do inventário quaisquer exemplares da arquitetura industrial.

Os dois volumes dedicados ao Recôncavo Baiano, publicados em 1978, já incluem alguns exemplares do patrimônio industrial, como a antiga Fábrica Dannemann em Maragogipe, construída no final do século XIX, e a Imperial Ponte D. Pedro II, ponte ferroviária metálica construída entre 1881 e 1885 ligando as cidades de Cachoeira e São Félix.

A incorporação destes bens é progressiva e, no quinto volume, dedicado ao Litoral Sul da Bahia e publicado em 1986, já são inventariadas duas tecelagens localizadas na periferia de Valença: a Fábrica Todos os Santos (1844-1847) – a primeira grande indústria instalada na Bahia – e a Fábrica Nossa Senhora do Amparo (1860). É inventariada também a Vila Operária da Fábrica Nossa Senhora do Amparo (construída em diversas etapas entre 1920 e 1934).

É representativo do lento processo de incorporação da arquitetura ferroviária e industrial ao patrimônio edificado o fato de que a Estação da Calçada em Salvador, construída em 1861 como ponto inicial da *Bahia & San Francisco Railway* não tenha sido incluída no primeiro volume do IPAC-SIC, em 1975. Entretanto, a partir do início da década de 1980, algumas estações ferroviárias muito mais modestas e menos significativas que a da Calçada, como a Estação Ferroviária de Nazaré (1875), a Estação Ferroviária de Barrinha em Jaguarari (1890-1896), a Estação Ferroviária de Nova Viçosa (1897), a Estação Férrea São Francisco (1863) e a Estação Velha de Juazeiro – Estação do Piranga (1900-1907), passaram a ser inventariadas, deixando claro a incorporação da arquitetura ferroviária ao patrimônio cultural baiano.

### **A destruição do patrimônio industrial na Bahia**

Não obstante o pioneirismo no reconhecimento dos valores culturais de exemplares do patrimônio industrial baiano, observado na intervenção promovida por Lina Bo Bardi no Conjunto do Unhão no início da década de 1960 e na progressiva inclusão, a partir do final da década de 1970, de fábricas e estações ferroviárias no Inventário de Proteção do Acervo Cultural da Bahia, a demolição e descaracterização de significativos exemplares da arquitetura industrial na Bahia continua a ocorrer até os dias de hoje. O mais surpreendente é observar que, quase sempre, o poder público é conivente com estas ações, pois quando não é o responsável direto por ela se omite frente aos apelos pela sua preservação.

Na memória coletiva dos baianos, o exemplo mais marcante de desaparecimento de um bem do patrimônio industrial patrocinado pelo poder público é o incêndio que destruiu, em 1º de agosto de 1969, um dos mais interessantes exemplares da arquitetura do ferro na Bahia e no Brasil: o Mercado Modelo, construído totalmente em perfis metálicos e chapas de zinco importados entre 1911 e 1912 e que, em 1915, foi reformado e ampliado segundo projeto do engenheiro italiano Filinto Santoro, que lhe deu uma nova fachada eclética em cimento armado envolvendo a estrutura original. O Mercado Modelo já havia sofrido outros incêndios em 1922 e 1943, porém não conseguiu sobreviver ao sinistro de 1969, ainda hoje atribuído (extra-oficialmente) ao Governo do Estado, que pretendia construir no local um via de ligação entre a Avenida da França e a

Avenida de Contorno, recém inaugurada, resolvendo definitivamente o problema da conexão viária entre a Cidade Baixa e a Cidade Alta.



**Figura 01** – Vista geral do incêndio do Mercado Modelo em 01/08/1969 (Acervo Ângelo Sá)

Outro caso de demolição de exemplar da arquitetura industrial que provocou polêmica é o da Fábrica de Papel da Bahia (FAPELBA), localizada no bairro do Rio Vermelho, em Salvador. Originalmente construído em 1920 como uma fábrica de cervejas, ao longo dos anos o edifício abrigou fábricas de estopa, gelo, sabão e, finalmente, papel. No início da década de 1980, como consequência da poluição das águas do Rio Camurugipe, a FAPELBA transferiu suas instalações para um outro local, às margens da BR-101, e o antigo edifício ficou abandonado.

Em 1984, as notícias de que, devido à sua localização privilegiada, o antigo edifício da fábrica seria demolido para dar lugar a um empreendimento comercial levou à mobilização dos moradores do bairro que, com o slogan “assuma a fábrica – vamos preservar um pedaço da nossa memória”, criaram o Movimento de Defesa da Fábrica do Rio Vermelho, contando com o apoio de intelectuais e artistas como Jorge Amado, Caetano Veloso, Gilberto Gil e Fernando Gabeira e apelando à prefeitura para que desapropriasse o imóvel e implantasse ali um centro cultural e de lazer nos moldes do paulistano SESC Pompéia. Artigos e cartas em defesa da proposta de transformação da antiga fábrica em centro cultural e de lazer foram publicados nos principais jornais da cidade e na revista IstoÉ, enquanto panfletos foram distribuídos pela cidade.



**Figura 02** – Panfleto distribuído pelo Movimento de Defesa da Fábrica do Rio Vermelho entre 1984 e 1985 (arquivo do autor)

A luta, entretanto, foi em vão, pois, em outubro de 1985, a fábrica começou a ser demolida. Atualmente, em seu lugar estão uma lanchonete da rede McDonald's e um posto de gasolina, cujo nome – Posto Chaminé – faz referência ao único elemento remanescente da antiga fábrica, que ainda hoje se constitui no principal marco referencial da área – ainda que competindo com o gigantesco “M” amarelo e vermelho da McDonald's.

O exemplo mais recente de demolição pelo poder público de um importante exemplar do patrimônio industrial na Bahia é o da Fábrica Kaufmann em Ilhéus, a primeira unidade voltada à industrialização do cacau do Brasil. Desativada há cerca de trinta anos, a antiga unidade fabril da Cacau Industrial e Comercial S/A, construída em 1927 por Hugo Kaufmann no centro de Ilhéus, foi demolida no dia 25 de maio de 2008 pela prefeitura local, amparada em uma decisão judicial e à revelia dos seus proprietários, sob o argumento de que o edifício, em processo de arruinamento, causava risco aos transeuntes e, em particular, às pessoas que aguardavam pelo transporte coletivo nos pontos de ônibus localizados em frente ao imóvel.





**Figura 03** – Vista do interior da Fábrica Kaufmann em funcionamento, em 1942

(<http://catucadas.blogspot.com/2008/05/hugo-kaufmann-cia.html>)



**Figura 04** – Demolição da Fábrica Kaufmann em 25/05/2008

(foto realizada por Nazal Soub disponível em <http://catucadas.blogspot.com/2008/05/hugo-kaufmann-cia.html>)

A ação da Prefeitura Municipal de Ilhéus provocou grande polêmica. Enquanto uns chamaram a antiga fábrica de “monte de entulho no meio da cidade” e defenderam que a demolição foi uma “decisão acertada”, outros lucidamente afirmaram que:

*É lastimável que uma cidade e, muito mais que isto, uma sociedade perca de forma tão melancólica um patrimônio histórico e cultural da importância deste edifício, que representa não apenas uma edificação histórica ou um bem de direito privado qualquer, mas muito mais que isto, representa um referencial da sociedade, um referencial vivo, presente, um referencial da força motriz que forjou este povo. Isto não é pouca coisa.*

*O edifício em questão foi uma fábrica, em fábricas se produz, se transforma, se agrega valor. No Brasil, são poucos os edifícios históricos desta tipologia arquitetônica que são conservados com seus equipamentos internos e requalificados tornando-se referenciais, memoriais de seu povo de sua força motriz. Se conservam somente igrejas, palacetes, casas de câmara e cadeia e etc. (...) porém a história recente da nossa ‘revolução industrial tardia’ pouco nos importa. Nos importará um dia e será tarde. (...)*

*Esta usina, seu sítio, deveria ter sido transformado em um museu, um memorial, um espaço cultural, desta vez, de cunho singular e muito próprio deste povo. Teria enriquecido esta cidade enormemente a sua presença com esta requalificação, as máquinas ainda estavam lá para contar como se dava o processo produtivo industrial de uma das primeiras fábricas de beneficiamento de cacau do país!!! E lá deveriam continuar!*

*E a aqueles que se posicionaram tão fervorosamente a favor da demolição, com opiniões idiotas (no sentido técnico da palavra). Procurem aprender a dar valor ao passado e não sejam prepotentes, respeitem quem tem opinião diversa! Com certeza com seus patrimônios pessoais estas pessoas não manteriam a mesma opinião, seriam ofendidas se um patrimônio histórico de cunho pessoal seu fosse depredado. O mesmo se dá com o patrimônio coletivo. E aquela fábrica era patrimônio desta sociedade. (Anselmo Galvão apud DEMOLIÇÃO..., 2008)*

### **O tombamento de exemplares do patrimônio industrial na Bahia**

Entre a segunda metade do século XIX e as três primeiras décadas do século XX, a Bahia abrigou um parque industrial de importância nacional. Luís Antônio Fernandes Cardoso (1991) identifica 18 indústrias instaladas em Salvador entre o Centro Histórico e o bairro de Plataforma no início do século XX, sendo onze fábricas de fiação e/ou tecelagem, duas de calçados, duas de chapéus, duas de roupas brancas e uma de fumos preparados. Nara Gomes (2007), por sua vez, afirma que entre 1875 e 1890 existiram pelo menos dez fábricas têxteis na província da Bahia, sendo sete delas em Salvador e quatro mais especificamente na Península de Itapagipe.

Ao realizar um levantamento do estado atual de conservação das fábricas têxteis e das vilas operárias construídas na Península de Itapagipe entre as últimas décadas do século XIX e as primeiras décadas do século XX, Nara Gomes identificou um cenário preocupante: fábricas em ruínas e invadidas por sem-teto, servindo de pista de treinamento para alunos de auto-escola ou como local de armazenamento de botijões de gás, bem como vilas operárias em processo de acelerada descaracterização pelos próprios moradores, que ampliam verticalmente seus imóveis, transformam portas em janelas e modificam os materiais de revestimento.

Entretanto, essas utilizações inadequadas e pequenas descaracterizações são, em grande parte, reversíveis e, portanto, insignificantes em termos de ameaça à integridade destas construções se as compararmos ao que o futuro lhes reserva. O novo Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Salvador (PDDU), que entrou em vigor em fevereiro de 2008, permite um aumento de gabarito de altura significativo para a zona onde estão localizadas algumas destas fábricas e vilas operárias. Na área onde se localizam a Fábrica Nossa

Senhora da Conceição (construída a partir de 1834), a Fábrica Paraguaçu e as 48 casas que compõem a sua vila operária (1902) poderão ser construídos, de acordo com o novo PDDU, edifícios com até 8 pavimentos. Se os órgãos de preservação federal e estadual<sup>11</sup> não promoverem ações para a salvaguarda destas construções, é certo que a especulação imobiliária não poupará estas construções.

Na segunda metade do século XIX, contemporaneamente ao início da instalação deste parque industrial baiano, foi implantado em boa parte do território do Estado um sistema de linhas e estações ferroviárias de grande porte e que se encontra há muitas décadas abandonado. A construção da *Bahia and San Francisco Railway* pelos ingleses entre 1856 e 1896, por exemplo, tinha como objetivo ligar Salvador a Juazeiro, às margens do Rio São Francisco, e resultou na construção de quase 600 km de linha férrea e de dezenas de obras-de-arte como viadutos, túneis e pontes, além de diversas estações, sendo a mais imponente e importante delas a Estação da Calçada, em Salvador, construída entre 1858 e 1861 (FERNANDES, 2006).

Apesar da importância deste complexo industrial e do não menos importante patrimônio ferroviário baiano, não existe em todo o território do Estado nenhum exemplar do patrimônio industrial protegido pelo IPHAN e são apenas quatro os exemplares tombados em caráter definitivo pelo órgão estadual de preservação, o Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural da Bahia (IPAC). Aliás, estes quatro bens protegidos pelo IPAC – as antigas fábricas São Brás (final do século XIX) e Fratelli Vita em Salvador (1920), a Ponte Ferroviária D. Pedro II (1881-1885) entre Cachoeira e São Félix e a Estação Ferroviária São Francisco em Alagoinhas (1876-1880) – só foram tombados em 2002 e, como veremos, o seu tombamento não tem sido suficiente para garantir a sua preservação.

No caso da Fábrica São Braz, uma antiga indústria têxtil localizada no bairro de Plataforma, no Subúrbio Ferroviário de Salvador, o tombamento havia sido solicitado cinco anos antes pela atuante Associação de Moradores de Plataforma (AMPLA). Surpreendentemente, foi após o tombamento pelo IPAC que

---

<sup>11</sup> Surpreendentemente, Salvador – a primeira capital do Brasil, principal matriz da cultura afro-brasileira e detentora de um Centro Histórico declarado Patrimônio Mundial pela UNESCO – não dispõe de um órgão municipal de preservação nem existe sequer uma lei de tombamento na instância municipal.

a estrutura metálica da antiga fábrica foi totalmente saqueada, sem que o proprietário tomasse qualquer atitude para impedi-lo (SILVA, 2007).



**Figura 05** – Vista geral da Fábrica São Braz (foto realizada pelo autor, 20/05/2006)

O caso da Estação São Francisco em Alagoinhas é semelhante. O processo de tombamento, que havia sido iniciado em 1991, quando a estação ainda se encontrava em razoável estado de conservação, durou onze anos e, quando foi concluído em 2002, a estação já estava bastante degradada. Entretanto, o tombamento do bem foi incapaz de reverter o seu processo de arruinamento, e a estação “vem sofrendo freqüentes desabamentos por falta de manutenção” (LIMA, 2007: 15):

*É visível o prejuízo causado pelo desaparecimento de parte das paredes, telhados e marquise metálica, além de outros elementos que se encontram bastante danificados, principalmente a grande abóbada, com cerca de 20 metros de altura, que garantia a imponência do prédio. (loc. cit.)*



**Figura 06** – Vista geral da Estação São Francisco em Alagoinhas  
(foto realizada pelo autor, 09/04/2008)

Apesar deste cenário preocupante, algumas ações em andamento nos permitem vislumbrar um futuro menos trágico. A fábrica de refrigerantes e de cristais Fratelli Vita, construída no Largo de Roma em Salvador por volta de 1920 pelos irmãos Giuseppe e Francesco Vita estava fechada há quarenta anos quando foi tombada pelo IPAC, em 2002. Desde 2007, o terreno de 16.500 metros

quadrados da antiga fábrica foi comprado por uma instituição de ensino superior, a FIB (Centro Universitário da Bahia), que iniciou um ambicioso projeto de reciclagem arquitetônica e ampliação do conjunto para implantação de um dos seus *campi*. Ao final da implantação do projeto, previsto para 2012 e que terá um investimento total de R\$ 25 milhões, o *campus* abrigará dez cursos de graduação e 10.000 estudantes revezando-se em três turnos nas instalações que ocuparão 12.000 metros quadrados de área construída. Ainda que não se trate de uma intervenção voltada exatamente à preservação dos testemunhos do passado industrial do complexo, constitui-se em uma rara experiência de reversão da degradação e do abandono do patrimônio industrial na Bahia.

Uma ação de maior fôlego na preservação do patrimônio industrial baiano está sendo desenvolvida pelo IPHAN. A Lei Federal n.º 11.483, de 31 de maio de 2007, extinguiu a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) e estabeleceu, em seu artigo 9º, que “cabará 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”. A partir da entrada em vigor desta lei, o IPHAN passou a realizar, em cada uma das unidades da federação um inventário de conhecimento para identificar, no universo patrimonial da extinta rede – estimado em 52.000 imóveis e centenas de milhares de documentos –, os bens de valor artístico, histórico e cultural. No Estado da Bahia, este inventário será iniciado ainda em 2009, porém algumas estações ferroviárias cujo valor cultural já foi preliminarmente reconhecido – como a anteriormente citada Estação São Francisco de Alagoinhas, tombada pelo IPAC, e a Estação de São Félix (1881) – já estão sendo objeto de convênios visando à sua requalificação e implantação de equipamentos culturais, que serão geridos por organizações não-governamentais ou pelos governos locais, através de cessões de uso.

### **O processo de exploração e refino do petróleo na Bahia: uma lacuna nas ações de preservação**

Como vimos, as ações voltadas à preservação do patrimônio ferroviário e das instalações industriais têxteis empreendidas pelo poder público na Bahia são insuficientes e às vezes ineficazes. Entretanto, é inegável que elas existem, não obstante os preconceitos ainda existentes contra o patrimônio industrial. No que

se refere à preservação dos testemunhos materiais do ciclo do petróleo – o “ouro negro” – na Bahia as ações governamentais são absolutamente inexistentes, talvez porque ao preconceito contra o patrimônio industrial como um todo se associe outro tipo de preconceito bastante comum: achar que só possuem valor cultural e, portanto, só podem ser considerados como patrimônio cultural aqueles bens antigos, anteriores ao século XX.

O marco inicial da exploração do petróleo no Brasil é a descoberta do primeiro poço do país, na localidade de Lobato, na periferia de Salvador, em 1939 – apenas um ano após a criação do Conselho Nacional do Petróleo (CNP). A produção de petróleo no poço de Lobato foi interrompida na década de 1970 e, apesar da sua importância histórica, o local atualmente encontra-se densamente ocupado e no seu entorno vivem cerca de 1.500 pessoas. A colocação no local de uma réplica de um cavalo (equipamento usado para bombear petróleo) e de um painel da Petrobras informando que “aqui começou o sonho da auto-suficiência” não dão a escala da importância histórica deste sítio para a economia do Brasil.

Outros importantes bens vinculados à descoberta, exploração e refino do petróleo no território baiano são igualmente ignorados pelas políticas públicas de preservação. A Refinaria de Mataripe, atual Refinaria Landulpho Alves (RLAM), no município de São Francisco do Conde, foi construída a partir de 1949 e foi uma das duas refinarias que entraram em funcionamento em 1953, junto com a criação da Petrobras. Atualmente, continua tendo um importante papel no refino do petróleo – tanto que a Petrobras planeja investir três bilhões de reais na sua ampliação até 2011. Além do seu valor histórico, possui também um valor arquitetônico. Segundo algumas fontes, seu plano de implantação foi elaborado pelo arquiteto Paulo Antunes Ribeiro, autor de importantes edifícios modernos construídos entre as décadas de 1930 e 1970 no Rio de Janeiro, São Paulo, Manaus, Belém e Salvador<sup>12</sup>. Os edifícios do conjunto administrativo da RLAM (casa do ponto, centro de treinamento e prédio da administração), por sua vez, teriam sido projetados por outro importante arquiteto moderno, José Bina Fonyat Filho, o arquiteto do Teatro Castro Alves em Salvador (1957-1968).

---

<sup>12</sup> Em Salvador, as principais obras construídas a partir de projeto de Paulo Antunes Ribeiro são o Hotel da Bahia (1947-1951, em co-autoria com Diógenes Rebouças), no bairro do Campo Grande, e o Edifício Caramuru (1946) e a sede do Banco da Bahia (1950), ambos no bairro do Comércio. Os três projetos foram publicados nas principais revistas de arquitetura nacionais e estrangeiras e o Edifício Caramuru, que se encontrava sob ameaça de demolição, foi tombado provisoriamente em 2008 pelo IPAC e encontra-se em processo de instrução de tombamento pelo IPHAN.

Dentro deste panorama de desconhecimento da importância dos testemunhos da industrialização baiana, particularmente daquela mais recente – ligada à exploração do petróleo –, é surpreendente e alentador que a Fábrica de Fertilizantes Nitrogenados da Bahia (FAFEN-BA), uma unidade de negócios da Petrobras, tenha solicitado formalmente ao IPHAN o tombamento da Torre de Granulação da Unidade de Uréia I, inaugurada em 1971. A Torre de Granulação de Uréia I é um símbolo da primeira unidade voltada à produção de uréia no Brasil e o marco inicial da implantação do Conjunto Petroquímico da Bahia (COPEB), que daria origem, em 1973, ao Pólo Petroquímico de Camaçari. Mais surpreendente e alentador ainda é que o pedido de tombamento feito pela FAFEN tenha sido acompanhado de farta documentação histórica, incluindo entrevistas com os principais profissionais envolvidos no processo de implantação da fábrica e com alguns de seus operários, produzida de maneira séria e comprometida com a preservação do patrimônio industrial brasileiro recente. O pedido é acompanhado de duas publicações (MELLO, 2003, 2008) que documentam a importância do COPEB no processo de re-industrialização da Bahia na segunda metade do século XX e apresentam a Torre de Granulação da Unidade de Uréia I como “marco histórico da indústria petroquímica brasileira” (MELLO, 2008).

### **Considerações finais**

A análise retrospectiva das ações de preservação do patrimônio industrial no Brasil e na Bahia nos permite chegar a algumas conclusões.

Em primeiro lugar, existe ainda hoje, difundido na sociedade como um todo e em boa parte dos gestores e técnicos atuantes na preservação do patrimônio cultural, um preconceito com relação à preservação do patrimônio industrial. No que se refere ao patrimônio industrial mais recente – como aquele referente à produção dos derivados do petróleo – este preconceito é ainda maior, pois à desvalorização do patrimônio industrial alia-se um entendimento equivocado de que instalações e construções com menos de um século, de uma maneira geral, **não podem ser** detentoras de valores culturais significativos.

O Brasil foi o primeiro país do mundo a tombar um exemplar da arquitetura moderna – a Igreja de São Francisco da Pampulha, inaugurada em 1943, foi tombada apenas quatro anos depois – e também a primeira nação a ter um sítio moderno declarado como Patrimônio da Humanidade pela UNESCO, com

a inclusão de Brasília na Lista do Patrimônio Mundial em 1987, apenas vinte e sete anos após a fundação da cidade. Não obstante esses dois fatos, ainda hoje a ação dos órgãos de preservação federal e estadual na Bahia tem se pautado pela preservação de bens anteriores ao século XX e privilegiado sempre a arquitetura religiosa, as fortificações, os edifícios públicos, as residências urbanas das classes mais favorecidas e as fazendas ligadas aos ciclos econômicos mais importantes (como cana-de-açúcar, café, etc.), salvo raras e recentes exceções.<sup>13</sup>

Em segundo lugar, concluímos que o tombamento de um bem – do patrimônio industrial ou de qualquer outra categoria – não garante necessariamente a sua preservação. Devido às sérias limitações de recursos humanos e financeiros dos órgãos de patrimônio cultural e à (quase) ausência de políticas públicas de preservação que busquem reinserir, de forma auto-sustentável, os bens tombados na realidade social e econômica contemporânea, o tombamento torna-se uma faca de dois gumes: se por um lado, dá ao poder público o poder de avaliar previamente as intervenções planejadas para o bem tombado, por outro não tem sido suficiente para impedir o processo de arruinamento do bem nem para garantir a sua efetiva preservação, e muitas vezes os proprietários são os responsáveis diretos pela demolição do bem ou – o que é mais comum – deliberadamente deixam que a própria ação do tempo o destrua lentamente. Isto ocorre porque, na Bahia, o tombamento não está associado a mecanismos compensatórios que estimulem seus proprietários a conservá-los e restaurá-los e porque muitos proprietários de bens tombados desconhecem a existência ou os procedimentos para captação de recursos através dos mecanismos de incentivo à cultura, como o Programa Nacional de Apoio à Cultura (PRONAC) do Ministério da Cultura e os editais do Fundo de Cultura do Governo do Estado da Bahia.

---

<sup>13</sup> Além do Edifício Caramuru, citado na nota acima, o IPAC tombou provisoriamente, entre 2007 e 2008, outros sete bens do século XX: o prédio da Associação dos Empregados do Comércio da Bahia na Rua Chile, o Hospital Aristides Maltez em Brotas, a antiga sede do Jornal A Tarde na Praça Castro Alves, o Edifício Oceania na Barra, o Edifício Dourado na Graça e o Edifício SULACAP na Rua da Ajuda, todos em Salvador, e o Conjunto Arquitetônico e Urbanístico da Estância Hidromineral de Cipó, no sertão baiano. Em 2008, o IPAC tombou provisoriamente a residência do escritor Jorge Amado, no bairro do Rio Vermelho, em Salvador. O IPHAN, por sua vez, tombou em 2006 o Elevador Lacerda e, em 2008, tombou provisoriamente o conjunto arquitetônico eclético do bairro do Comércio na capital baiana. Para uma análise mais aprofundada da atuação do IPHAN na preservação do patrimônio dos séculos XIX e XX, cf. ANDRADE JUNIOR, 2008.



Em terceiro e último lugar – porém não menos importante –, é preciso reconhecer as limitações e a fragilidade política do setor cultural no Brasil frente a setores que envolvem recursos econômicos de outra dimensão, como todos os setores ligados à infra-estrutura (transportes, abastecimento de água e energia, etc.). Um exemplo: tendo em vista os projetos de ampliação da Refinaria Landulpho Alves em Mataripe, se o núcleo original desta refinaria fosse tombado pelo IPHAN ou pelo IPAC, será que este órgão de preservação teria força política para fazer frente às transformações propostas pela Petrobras no âmbito de um projeto que envolve recursos da ordem de três bilhões de reais, caso este projeto colocasse em risco os valores culturais da refinaria? É preciso lembrar que o orçamento total do Ministério da Cultura em 2008 foi de 1,1 bilhão de reais, ou seja, quase um terço do orçamento previsto para as obras de ampliação da Refinaria Landulpho Alves. Trocando em miúdos: pode o setor cultural fazer frente ao discurso “desenvolvimentista” e “progressista” ainda dominante na sociedade e, principalmente, ao poder dos detentores desse discurso, dentro e fora do aparelho do Estado? Confrontos como esse são rotineiros nos órgãos de preservação do patrimônio, e tendem a ser ainda mais complexos e graves no caso daqueles exemplares do patrimônio industrial que ainda abrigam atividades industriais – e cuja gestão, conseqüentemente, envolve recursos financeiros de grande monta.

Em resumo, não será possível reverter o quadro atual da preservação do patrimônio industrial no Brasil e, mais especificamente, na Bahia, sem um maior fortalecimento do setor cultural no Brasil, sem a difusão e ampliação das leis de incentivo à cultura e dos mecanismos compensatórios voltados à preservação de bens tombados e sem que se implantem as ações necessárias a um maior reconhecimento e difusão, junto à sociedade em geral e aos gestores e técnicos dos órgãos de preservação em particular, da importância do patrimônio industrial.

## **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

ANDRADE JUNIOR, Nivaldo Vieira de (2006). Projeto arquitetônico e reutilização do patrimônio industrial: panorama internacional e alguns exemplos brasileiros a partir dos anos 1960. **Libro de Actas del Congreso Puesta en Valor del**

**Patrimônio Industrial: Sítios, Museus y Casos.** Santiago, Chile: TICCIH-Chile. pp. 705-713.

\_\_\_\_\_ (2008). Rediscutindo a arquitetura brasileira do século XIX: os preconceitos da historiografia moderna e o processo de revalorização recente. In: CAVALCANTI, Ana M.T.; DAZZI, Camila; VALLE, Arthur (Orgs.). **Oitocentos – Arte Brasileira do Império à Primeira República.** Rio de Janeiro: EBA/UFRJ: DezenoveVinte, pp. 37-52.

AZEVEDO, Esterzilda Berenstein (1990). **Arquitetura do Açúcar: Engenhos do Recôncavo Baiano no período colonial.** São Paulo: Nobel.

BARDI, Lina Bo (s/d). **Pró-Memória para uma Ação na Bahia – Recuperação e Revitalização do Conjunto do Unhão.** Texto inédito.

BORBA, Fernando de Barros (Org.) (1998). **Pernambuco: patrimônio cultural de todos.** Recife: FUNDARPE.

CARDOSO, Luis Antonio Fernandes (1991). **Entre Vilas e Avenidas: Habitação Proletária em Salvador na Primeira República.** Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo. Salvador: Faculdade de Arquitetura / Universidade Federal da Bahia.

CARRAZZONI, Maria Elisa (Coord.) (1980). **Guia dos Bens Tombados.** Rio de Janeiro: Expressão e Cultura.

CASTRO, Cláudia Granjeiro da Silva (Coord.) (1992). **Guia do Patrimônio Cultural Carioca: bens tombados.** Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes / Departamento Geral de Patrimônio Cultural.

CRUZ, Thais Fátima dos Santos (2008). Planos e Propostas de Revitalização do Patrimônio Ambiental e Arquitetônico Através do Turismo Sustentável da Vila Ferroviária de Paranapiacaba-SP. **Anais do ArquiMemória 3 – Encontro Nacional de Arquitetos sobre Preservação do Patrimônio Edificado.** Salvador: Instituto de Arquitetos do Brasil / Departamento da Bahia (CD-Rom).

DEMOLIÇÃO FÁBRICA (2008). Disponível em [www.r2cpres.com.br/node/2724](http://www.r2cpres.com.br/node/2724). Acesso em 14/02/2009.

FERNANDES, Etelvina Rebouças (2006). **Do Mar da Bahia ao Rio do Sertão: Bahia and San Francisco Railway.** Salvador: Secretaria da Cultura e Turismo.

FONSECA, Maria Cecília Londres (2005). **O Patrimônio em Processo: trajetória da política federal de preservação no Brasil.** Rio de Janeiro: Ed. UFRJ/MinC-IPHAN.

GOMES, Nara de Souza (2007). **Inventário do Patrimônio Industrial Têxtil Itapagipano**. Trabalho de Conclusão do Curso de Graduação em História com Habilitação em Patrimônio Cultural. Salvador: Instituto de Filosofia e Ciências Humanas / Universidade Católica do Salvador.

GRUPO DE ESTUDOS DE HISTÓRIA DA TÉCNICA (1998). **Declaração do GEHT em defesa das construções e instalações utilitárias ("Declaração de Campinas")**. Campinas, 29 de janeiro de 1998. Disponível em <http://www.geocities.com/RainForest/9468/utilitar.htm>. Acesso em 07/02/2009.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO ARTÍSTICO E CULTURAL DA BAHIA (2007). **Salvaguarda de Bens Culturais da Bahia**. Salvador: IPAC.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL (2002). **Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul – Inventário das Estações (1874-1959)**. Porto Alegre: IPHAE.

KAMIDE, Edna Hiroe Migueta; PEREIRA, Tereza Cristina Rodrigues Epitácio (1998). **Patrimônio Cultural Paulista: CONDEPHAAT – bens tombados 1968-1998**. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado.

LIMA, Aline Figueiredo (2007). **Patrimônio Ferroviário em Alagoinhas: resgate de uma memória**. Trabalho de Conclusão do Curso de Graduação em História com Habilitação em Patrimônio Cultural. Salvador: Instituto de Filosofia e Ciências Humanas / Universidade Católica do Salvador.

LOPES, José Antônio Viana (Coord.) (2008). **São Luís – Ilha do Maranhão e Alcântara: guia de arquitetura e paisagem**. Sevilha: Consejería de Obras Públicas y Transportes / Dirección General de Arquitectura y Vivienda.

MEIRA, Ana Lúcia (2004). **O Passado no Futuro da Cidade: políticas públicas e participação popular na preservação do patrimônio cultural de Porto Alegre**. Porto Alegre: Ed. da UFRGS.

MELLO, Gilberto (2003). **Fafen, uma Fábrica de Vida**. Salvador: umpontodois.

MELO, Gilberto (Coord.) (2008). **Torre de Granulação da Uréia I – T 1401: marco histórico da indústria petroquímica brasileira**. Salvador: Fábrica de Fertilizantes Nitrogenados da Bahia.

MENEGUELLO, Cristina; VALENTIN, Fernanda; BERTINI, Giancarlo; RUFINONI, Manoela (2007). Demolição de galpões industriais na Mooca: descaso e impunidade. **Minha Cidade**, ano 8, vol. 4, nov. 2007, p. 196. Disponível em: [www.vitruvius.com.br/minhacidade/mc196/mc196.asp](http://www.vitruvius.com.br/minhacidade/mc196/mc196.asp). Acesso em 15/02/2009.

ROCHA-PEIXOTO, Gustavo (1990). INEPAC: um perfil dos 25 anos de preservação do Patrimônio Cultural no Estado do Rio de Janeiro. **Arquitetura Revista**, nº 8.

RODRIGUES, Marly (2000). **Imagens do Passado: a instituição do patrimônio em São Paulo, 1969-1987**. São Paulo: Ed. UNESP; IMESP; CONDEPHAAT; FAPESP.

SAMPAIO, Consuelo Novais (2005). **50 Anos de Urbanização: Salvador da Bahia no Século XIX**. Rio de Janeiro: Versal.

SAMPAIO, José Luis Pamponet (1975). **A evolução de uma empresa no contexto da industrialização brasileira: a Companhia Empório Industrial do Norte 1891-1973**. Dissertação de mestrado em Ciências Humanas. Salvador: Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas / Universidade Federal da Bahia.

SECRETARIA DE CULTURA E TURISMO (s/d). **Inventário de Proteção do Acervo Cultural da Bahia**. Salvador: Secretaria de Cultura e Turismo (CD-Rom).

SILVA, Elane Santana da (2007). **Fábrica de Tecidos São Brás: um patrimônio de Plataforma**. Trabalho de Conclusão do Curso de Graduação em História com Habilitação em Patrimônio Cultural. Salvador: Instituto de Filosofia e Ciências Humanas / Universidade Católica do Salvador.

STELLING, Webber (2003). Indústria têxtil na Bahia – O apogeu no século XIX e tendências atuais. **Cadernos de Análise Regional**, número especial, ago./2003, pp. 73-88. Disponível em <http://www.unifacs.br/cedre/cadernospdf/CARNEspecial.pdf>. Acesso em 04/12/2007.

TARGINO, Itapuan Bôtto (2003). **Patrimônio Histórico da Paraíba – 2000-2002**. João Pessoa: Idéia.

ZOLLINGER, Carla (2007). O Trapiche à beira da baía: a restauração do Unhão por Lina Bo Bardi. **Anais do 7º Seminário DOCOMOMO Brasil**. Porto Alegre: Programa de Pós-Graduação em Arquitetura / Universidade Federal do Rio Grande do Sul (CD-Rom).