

**CULTURAL HERITAGE: DIALOGUE BETWEEN THE ENGINEERING AND CARTOGRAPHY
IN A LANDSCAPE OF RECIFE***

**PATRIMÔNIO CULTURAL: DIÁLOGO ENTRE A ENGENHARIA E A CARTOGRAFIA NA
PAISAGEM DO RECIFE**

Patrícia Maria Cabral de Araújo Silva ¹

ABSTRACT

The core of this work is to bring a dialogue between the Cultural Heritage, and the importance of the Engineering and the Cartography in the configuration of the urban landscape of the city of Recife, analyzing historical aspects and making inferences with the thematics of memory and education of heritage, in trying to understand the preservationist character that permeates the defense of the heritage assets.

Keywords: Cultural heritage. Engineering. Cartography.

RESUMO

O cerne deste trabalho é trazer um diálogo entre o Patrimônio Cultural e a importância da Engenharia e da Cartografia na configuração da paisagem urbana da Cidade do Recife, analisando aspectos históricos e fazendo inferências com as temáticas de memória e da educação patrimonial, na tentativa de compreender o caráter preservacionista que permeia a defesa dos bens patrimoniais.

Palavras-chave: Patrimônio cultural. Engenharia. Cartografia.

1. INTRODUÇÃO

Primeiramente, o artigo aborda, mediante um breve relato histórico, a presença da engenharia em nosso país, fazendo um recorte em Pernambuco (especificamente na cidade do Recife), marcada pela engenharia militar portuguesa, depois pela presença dos flamengos, passando pela influência de engenheiros franceses e ingleses até a implantação da primeira escola de engenharia do Estado.

¹ Mestre em Gestão Pública pela UFPE. E-mail: patricia_cabralaraujo@yahoo.com.br

Num segundo momento, são levantadas questões conceituais acerca do Patrimônio Cultural, as categorias de memória e a importância da educação patrimonial, enquanto processo dialógico necessário para a criação de uma consciência voltada à preservação dos bens culturais.

Por fim, é realizada uma concisa discussão acerca da colaboração da engenharia e da cartografia no atual desenho da paisagem urbana do Recife e a possibilidade destas áreas de conhecimentos colaborarem no resguardo dos bens constituintes do Patrimônio Cultural da Cidade.

1.1 Breve Contexto Histórico da Engenharia no Brasil

O impulso de construir sempre foi uma das características mais marcantes desde o aparecimento da espécie humana no planeta. Civilizações e povos ainda são lembrados pelo legado deixado pelas suas grandes obras, construídas visando as mais variadas finalidades: habitação, agricultura, trabalho, aproveitamento dos recursos naturais e religiosidade.

Avançando no tempo, chegamos ao Brasil Colônia e a influência da engenharia portuguesa no domínio territorial, na defesa e na configuração do espaço, frutos da engenharia militar que conduzia todo este processo à época. Entre os anos de 1534 e 1536, Dom João III (Rei de Portugal) instalou o sistema de Capitânicas Hereditárias no Brasil.

A Capitania de Pernambuco, cujo protagonismo é reconhecido durante o ciclo açucareiro, teve Duarte Coelho como primeiro donatário (que aqui se estabeleceu em 1535), responsável pela fundação da Vila de Olinda, edificou sua torre-castelo e utilizou a engenharia militar para a construção de fortes (Forte do Mar, Forte de São Jorge, Forte do Bom Jesus), pontes, Igrejas. Por conseguinte, novos governantes foram modificando a paisagem territorial e legitimando a conquista da colônia.

Sobre este período da colonização portuguesa, esclarece Pontual (2001, p. 3):

A colonização portuguesa no Brasil, entre 1537 e 1630, teve a Capitania de Pernambuco como um dos seus principais centros de irradiação. O dinamismo dessa economia colonial tinha no porto, nos engenhos de açúcar e no acesso à propriedade de terra seus elementos principais.

A constante necessidade de defesa, aliada ao empreendimento açucareiro, foi durante um grande lapso de tempo, o principal objetivo das obras de engenharia no Brasil-Colônia. A preocupação portuguesa em mapear o espaço significava conhecer melhor o território como condição para sua exploração econômica.

Figura 1 - Detalhe do Plano de 1639 atribuído a Pieter Post In Atlas de Vingboons. Instituto Arqueológico, histórico e geográfico pernambucano.



Fonte: <<http://www.recife.pe.gov.br/cidade/projetos/recifec/holanda/holanda2.html>>. Acesso: 05 jan. 2014.

Adiantando um pouco mais no tempo, mais precisamente no Século XVII, não podemos olvidar o período da Invasão Holandesa, no ano de 1630. Foi uma época marcante devido à vinda, do que hoje poderíamos nominar por arquitetos e engenheiros, para o chamado “Brasil Holandês”. Durante o período foram realizadas importantes obras de engenharia na região, como afirma Borba (1999, p. 37), tendo sido produzido o primeiro levantamento cartográfico holandês do Recife, assim como a construção dos Fortes do Brum e das Cinco Pontas (obras do engenheiro holandês Tobias Commersteijn), assim como do Forte Orange (em Itamaracá), frutos do governo do Conde João Maurício de Nassau-Siegen, nomeado pela WIC (Companhia das Índias Ocidentais).

João Maurício de Nassau chega ao Recife em 1637, e segundo Menezes (1988, p. 63) foi o responsável pela construção da Ilha de Antônio Vaz, hoje bairro de Santo Antônio, tendo iniciado a urbanização da área, seguindo a orientação do traço de Pieter Post e um plano que contemplava ruas, praças, mercados, canais, jardins, saneamento e pontes.

A conquista holandesa deu empreendimento, primeiro, a um plano de fortificação e depois visou a um plano de reorganização da urbanização da Ilha de Santo Antônio. A reforma urbana foi confiada a Frans Post.

O autor ressalta que os mapas, produzidos durante a ocupação holandesa, ficaram conhecidos pela sua exatidão. Golijath foi um famoso cartógrafo que trabalhava para o Conde Nassau. Sobre a paisagem do Recife (Cidade Maurícia ou Mauristsstad) discorre Menezes (1988, p. 63)

As linhas básicas do desenho urbano do Recife permaneceram, crescendo a povoação no sentido do norte e do sul da península; deste modo, a península estreita começa a se alongar aproveitando assoreamentos e o crescente número de moradias.

A ocupação holandesa propiciou uma fase de crescimento para a capitania, com a construção de sistemas de canais, jardim botânico, o Palácio da Boa Vista e a primeira Sinagoga das Américas. Nassau trouxe Frans Post e Albert Eckhroust, mestres em documentação visual, através de pinturas. Neste contexto, a cartografia produzida passou a representar o território de forma mais definida, através de mapas mais precisos.

A paisagem do Recife continuou sendo modificada e, como ainda não contávamos com uma Escola de Engenharia, foram decisivas, em meados do século XIX e início do século XX, as contribuições de engenheiros estrangeiros, a exemplo dos franceses e dos ingleses. A respeito dessa época, discorre Borba (1999, p. 54) que a Província pode contar, através da contratação do Conde da Boa Vista (Francisco do Rego Barros, Governador da Província), com Louis Vauthier, Pierre Boulitreau, Florien Desiré, Porthier, Louis Feriol Buessard e Auguste Millet. Na repartição de obras da Província já trabalhavam Jean Joseph Morel, Lieuthier e Alfred de Mornay.

Louis Léger Vauthier foi Diretor da Repartição de Obras Públicas da Província e propôs um conjunto de obras que visavam a melhoria da região, como a abertura de estradas, construção de pontes, de canais e projetos de irrigação. Ele foi responsável pela construção do “Theatro de Pernambuco” (atual Teatro de Santa Isabel), no ano de 1850, obra que, segundo Telles (1984, p. 113) “tratou-se de um vasta construção neoclássica, cujo projeto seguia as linhas dos modernos teatros franceses da época”.

Da autoria de Vauthier também se destacam a Ponte de Santo Amaro (atual Ponte Princesa Isabel), o plano de construção do Cemitério de Santo Amaro (fruto de discussões de saúde pública entre engenheiros, médicos e representantes da Igreja, devido ao costume de se realizar sepultamentos em Igrejas), a Ponte Pênsil do Caxangá, o Mercado de São José (primeira grande estrutura de ferro executada no Brasil), embora tenha sido projetado por Lieuthier, foi construído por Vauthier em 1875 (obra baseada no Mercado de Grenelle, de Paris), tendo sido este também incumbido do projeto da Estrada de Apipucos. Além de construir várias estradas, Vauthier foi responsável pelo estabelecimento de um plano rodoviário “com estradas partindo do Recife nas direções sul, norte e oeste”. Telles (1984, p. 166) aponta que a maioria dos engenhos de açúcar não dispunha de estradas para escorrer a produção.

Os franceses deixaram o legado de obras e projetos que visavam à modernização da Província, a ampliação do sistema viário e sistemas de distribuição de água potável. Projetos audaciosos para a época.

Figura 2 - Teatro Santa Isabel Recife



Fonte: Página da web do Cine PE- XVIII Festival audiovisual 2014. Disponível em: <<http://cine-pe.com.br/pt/imprensa/cine-pe-termina-hoje-com-homenagens-e-premiacoes-no-teatro-santa-isabel>>. Acesso em: 14 jan. 2014.

Também merece destaque a colaboração dos ingleses que, dentro do contexto do surto ferroviário que assolava o país (ainda um Império), tiveram um papel protagonista na construção de ferrovias urbanas e dos trens urbanos à vapor (as famosas maxambombas) que circularam no Recife de 1867 a 1914. Telles (1984, p. 194) aponta que na cidade se formaram Companhias de Bondes, a exemplo da Locomotiva (1878) que só transportava cargas, e da Pernambuco Street Railway, em 1870.

Ainda segundo o autor supracitado, a estrada de ferro que ligava Recife ao Cabo foi a segunda estrada de ferro no Brasil, tendo a concessão sido dada aos engenheiros Alfred e Edward de Mornay (anglo-brasileiros, de origem francesa radicados no Recife), o projeto foi de autoria do engenheiro inglês M. A. Borthiwick. Vieram capatazes, feitores de turma, mestres de obras e operários especializados da Inglaterra (Telles, 1984, p. 194).

Figura 3 - Locomotiva no Recife, 1858



Fonte: Augusto Stahl. Disponível em:
<<http://www2.uol.com.br/JC/sites/ultimotrem/otrilho003.html>>. Acesso em: 14 jan. 2014.

A preocupação com a infraestrutura urbana, de transporte, os reflexos da Revolução Industrial e os ditames de um projeto desenvolvimentista, de uma república nascente fez com que, além dos cursos de origem militar como engenharia civil, elétrica e de minas, fossem agregadas novas especialidades como a engenharia industrial, a química e a metalúrgica.

Retrocedendo um pouco no tempo, é válido registrar que a primeira escola oficial de Engenharia do mundo, data de 1747 e foi fundada na França, denominada “École National de Ponts Et Chausseés”.

Figura 4 – Gravura da antiga Escola Francesa de Ponts et Chausseés.



Fonte: Site da Christie's *The Art People*. Disponível em: <<http://www.christies.com/lotfinder/lot/jean-nicolas-louis-durand-lecole-des-ponts-et-chaussees-4245936-details.aspx?intObjectID=4245936>>. Acesso: 10 jan. 2014

Fazendo um recorte no Brasil, o início formal dos cursos de engenharia se deu a partir de 1792, com a criação da Real Academia de Artilharia, Fortificação e Desenho, na cidade do Rio de Janeiro. Apenas em 1810, com a vinda da Família Real para o Brasil, que o Príncipe Regente Dom João criou a Academia Real Militar, a partir das instalações da Real Academia de Artilharia, Fortificação e Desenho (OLIVEIRA, 2010, p. 26).

Apenas no ano de 1874 é que as instituições civis receberam a incumbência de formar engenheiros, ocasião em que a Academia Real Militar foi transformada em Escola Central e, posteriormente, na Politécnica do Rio de Janeiro, a qual serviu de modelo para a fundação de outras Escolas de Engenharia. Assim, diante de um contexto marcado por dificuldades e limitações de uma região subdesenvolvida como a nossa, com problemas de ordem estrutural, social e econômica, foi inaugurada a Escola de Engenharia de Pernambuco (quarta do país e primeira do norte/nordeste) no ano de 1895. A referida escola foi reconhecida e equiparada à Escola Politécnica do Rio de Janeiro, mediante o Decreto Federal nº 5709, no ano de 1905.

Maia (1967) esclarece que a sede inicial funcionou num edifício da Praça da República, tendo sido posteriormente transferida para a Rua do Hospício, nº 71, local em que funcionou a 7ª Região Militar. Mais uma vez a sede foi transferida para o prédio sito no nº 371 da mesma rua, cujo prédio foi demolido e construída a atual edificação, no ano de 1943. Lá funcionaram os cursos de engenharia até o ano de 1967, quando foram transferidos para o Centro de Tecnologia e Geociências, no Campus da Cidade Universitária. Sobre a fundação da Escola de Engenharia, Siqueira e Montenegro (1995) ressaltam que o ensino da época visava, sobretudo:

Preparar profissionais para ajudar a resolver, juntamente com médicos e administradores públicos, os graves problemas sociais e urbanos que a modernidade acenava com a ideologia do progresso e a síndrome da velocidade (SIQUEIRA; MONTENEGRO, 1995, p. 14).

Figura 5 – Sede da antiga Escola de Engenharia de Pernambuco



Fonte: Acervo da autora, 2013.

Na antiga sede, sita à rua do Hospício, vem sendo implantando o Memorial da Engenharia em Pernambuco, projeto que vem sendo idealizado há alguns anos, cujo objetivo é valorizar a engenharia no estado, através da instalação de um Centro de Memória, que contemplará um Centro de Estudo e Pesquisa, um Centro de Informação e um Centro Cultural, iniciativa da Universidade Federal de Pernambuco (herdeira da Escola de Engenharia) com o apoio de entidades da iniciativa privada, inclusive do Conselho Regional e Agronomia e Engenharia (CREA-PE).

Assim, fica evidenciado que a Engenharia foi e vem sendo responsável pela concretização de obras e projetos que viabilizaram transformações na trama urbana da Cidade do Recife buscando hoje, inclusive, resgatar seu legado histórico e científico, mediante a implantação de um Memorial.

Entretanto, atualmente observa-se um tensionamento quando adentramos na questão “preservar e construir”, em que a cidade passa por um processo crescente de verticalização e especulação imobiliária, verificando-se que, para alguns, o Patrimônio Cultural tem representado um óbice diante do desejo de “demolir para construir” que vem caracterizando os projetos das grandes construtoras locais, aliadas a gestores políticos descompromissados com a preservação dos bens culturais.

1.2 Patrimônio Cultural: Memória e Educação Patrimonial

Inicialmente, ressaltamos que a origem da palavra Patrimônio vem do latim *patrimonium* e sobre a sua gênese Funari & Pelegrini (2009, p. 10) esclarecem que ela se referia, entre os antigos romanos, a tudo o que pertencia ao pai, *pater* ou *pater famílias*, pai de família.

A nossa Constituição Federal de 1988 não define o que é Patrimônio Cultural, entretanto prevê, no seu artigo 216, caput, que ele é constituído pelos

bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira.

Podemos entender bens culturais como produtos e testemunhos relacionados com a cultura, a história, a memória e a identidade de uma pessoa ou de um grupo de pessoas. O bem cultural seria detentor de “valor” que pode ser traduzido de forma objetiva e subjetiva. O valor cultural objetivo, na opinião de Lopes Filho (1990, p. 11) é “o valor cultural embutido no objeto ou abstração, como as características valorativas de ser fruto de cultura e representante da cultura”, ele independe de valoração humana. Já

o valor cultural subjetivo é consequência de uma “valoração humana” e o autor cita como exemplo o “caráter histórico ou artístico concedido a um determinado bem cultural pela comunidade”.

Hoje se entende que o Patrimônio Cultural é composto de elementos tangíveis e intangíveis, assim houve o reconhecimento de outras categorias patrimoniais, a exemplo do patrimônio cultural imaterial constituído por bens culturais que, segundo o IPHAN, estão relacionados com as manifestações de saberes, ofícios e modos de fazer; celebrações; formas de expressão cênicas, plásticas, musicais ou lúdicas; e nos lugares (como mercados, feiras e santuários que abrigam práticas culturais coletivas).

A compreensão atual de Patrimônio Cultural considera-o como “um conjunto de bens materiais e não materiais, que foram legados pelos nossos antepassados” Dias (2006, p. 67). Este autor ressalta que ao transmitirmos o patrimônio aos nossos descendentes eles sofrem o acréscimo de novos significados e que este processo é contínuo, visto que novas interpretações são possíveis diante de “novas realidades sócio-culturais”.

Como a arquitetura sempre gozou de certa proeminência, no início da salvaguarda dos bens patrimoniais (o patrimônio cultural edificado), Choay (2006) defende:

Entre os bens incomensuráveis e heterogêneos do patrimônio histórico, escolho como categoria exemplar aquele que se relaciona mais diretamente com a vida de todos, o patrimônio histórico representado pelas edificações (CHOAY, 2006, p. 12).

Complementando o caráter histórico da origem do conceito de Patrimônio Cultural, Fonseca (2005, p. 35) aponta o advento da Revolução Francesa como marco que faz surgir a preocupação com a proteção dos monumentos edificados, afirmando que “a noção de patrimônio é, portanto, datada, produzida, assim como a ideia de nação, no fim do Século XVIII, durante a Revolução Francesa [...]”.

Nesta mesma linha de entendimento, Lemos (2010, p. 24) comunga da opinião de que a memória social apenas foi tratada com seriedade recentemente, na segunda metade do Século XIX, a partir de movimentos europeus neste sentido.

Cidades históricas, como é o caso do Recife, possuem peculiaridades, em sua trama urbana e em sua arquitetura, que retratam o modo de vida e o estágio de cultura de grupos humanos que nos antecederam e significados que, através de uma linguagem simbólica, traduzem sentimentos de identidade e de pertença. Logo, o Patrimônio Cultural consegue estabelecer relações com as pessoas, os costumes, as tradições, as produções científicas, a religiosidade e uma gama de práticas sociais que caracterizaram uma determinada comunidade.

Nesse contexto, podemos elencar algumas construções conhecidas na Cidade do Recife, tais como o Teatro de Santa Isabel, o Mercado de São José, a Estação Central do Recife, a Ponte de Uchôa, o Cemitério de Santo Amaro, a antiga Escola de Engenharia, dentre outras que, resistiram ao tempo e hoje embelezam e são registros históricos, à exemplo da Faculdade de Direito, Igrejas, Pontes, Praças, Casarios e Sítios Históricos, enquanto bens patrimoniais constituintes do Patrimônio Cultural da Cidade.

Com propriedade, Scheiner (2007) compreende o patrimônio relacionando a memória afetiva das pessoas com um conjunto de signos relacionados a práticas, valores e sensações. Esses signos são sinais construídos que serão reconhecidos no tempo e no espaço, mediante o fio condutor da memória. Convém ressaltar que de todas as formas de representação do patrimônio cultural, as edificações são as que ganham maior atenção e visibilidade.

O patrimônio cultural edificado funciona como suportes da memória social, também chamados de “lugares de memória”. Cada vez mais indivíduos e grupos vêm recorrendo aos fenômenos de patrimonialização, buscando resgatar sinais do passado, compreendidos como vetores de identidades.

A respeito da definição do que seria memória, trazemos o conceito de Marcuse, explicitado por Santos (2011, p. 102), o qual defende a memória como tendo um papel de crítica e de provocar a emancipação do sujeito das amarras da convencionalização. Já Halbwachs explana sua visão, dentro de uma ideia de memória socialmente construída, entendendo que a memória individual existe a partir de uma memória coletiva. Sobre este autor, pontua Santos (2011, p. 35), que para ele “os indivíduos só se lembram do

seu passado à medida que se colocam sob o ponto de vista de uma ou mais correntes do pensamento coletivo”.

Nora (1993) identifica a memória na indicação e/ou construção dos “Lugares de Memória”, como uma espécie de ritualização em determinados espaços do que ele chama de “memória-história”. Discorre o autor:

Os lugares de memória são, antes de tudo, restos. [...] São rituais de uma sociedade sem ritual; sacralizações passageiras numa sociedade que dessacraliza; fidelidades particulares de uma sociedade que aplaina os particularismos; diferenciações efetivas numa sociedade que nivela por princípio; sinais de reconhecimento e de pertencimento de grupo numa sociedade que só tende a reconhecer indivíduos iguais e idênticos (NORA, 1993, p. 12-13).

O processo de globalização e a fragmentação representada pela rapidez da contemporaneidade, o chamado mal-estar da pós-modernidade, talvez explique essa busca “preservacionista” como um contraponto a tudo isto. A memória coletiva é fruto de uma construção social que pode durar décadas, séculos, gerações. Para Le Goff (2003, p. 422) uma das grandes preocupações das classes, dos grupos e dos indivíduos que dominaram ou dominam as cidades históricas é tornarem-se “senhores da memória”.

Mesentier (2004), acerca das relações ente o patrimônio cultural urbano e a construção da memória social, afirma:

O patrimônio cultural edificado pode ser pensando enquanto suporte da memória social, ou seja, os edifícios e áreas urbanas de valor patrimonial podem ser tomados como um ponto de apoio da construção da memória social; como um estímulo externo que ajuda a reativar e reavivar certos traços da memória coletiva em uma formação sócio-cultural (p. 168).

Enriquecendo a discussão da temática e fazendo ilações com os processos de patrimonialização, Hartog (2006) afirma ter havido uma mudança de regimes, uma vez que saímos de um regime de historia-memória e passamos para um regime de historia-patrimônio. Na visão deste autor, todo esse movimento de patrimonialização representa “um sinal de ruptura” entre um presente e um passado, pois o “patrimônio jamais se nutriu da continuidade”, representando o que ele intitula de “crise do presentismo”.

Entretanto, para que haja respeito, consciência e preservação relacionados com a temática patrimonial é imprescindível que o patrimônio cultural seja conhecido. O

reconhecimento, por parte da comunidade, ou seja, dos atores sociais envolvidos, é condição irrenunciável na formação de indivíduos comprometidos com a transmissão desses bens patrimoniais às gerações futuras, do legado representado pelos bens culturais, enquanto detentores de trajetórias da memória coletiva.

Dentro desta perspectiva, cumpre importante papel a educação patrimonial, pelo seu caráter instrumental que, segundo Horta, Grunberg e Monteiro (1999, p.13) “ é um processo permanente e sistemático de trabalho educacional centrado no patrimônio cultural como fonte primária de conhecimento e enriquecimento individual e coletivo”. Por conseguinte, os bens patrimoniais constituem uma importante ferramenta educacional ao permitirem que novas gerações conheçam o seu passado e possam fazer ilações com o presente e o futuro.

O IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) concebe a Educação Patrimonial como processos educativos que busquem uma construção coletiva do conhecimento, mediante a dialogicidade e pela participação dos agentes sociais e comunidades que detém referências culturais. Neste sentido, Casco (2006, p. 3) defende que

ensinar o respeito ao passado, mais do que a sua simples valorização, é contribuir para a formação de uma sociedade sensível e apta a construir um futuro menos predatório e descartável, menos submetido à lógica econômica de um mercado cada vez mais voltado para os jovens, seus hábitos e seus gosto (ou a falta e a volatilidade destes).

Isso é possível dentro da perspectiva da comunicabilidade do patrimônio. Sim, o patrimônio é capaz de comunicar de forma simbólica, através das informações disponibilizadas, experiências, trajetórias, acontecimentos históricos, mediante um “ativamento das sensibilidades” e proporcionar reflexões entre o passado, o presente e o futuro. É dentro deste amplo espectro de possibilidades que podemos compreender a importância da preservação do patrimônio histórico cultural.

1.3 Bens Culturais: Cartografia social e engenharia.

A Escola de Engenharia e Pernambuco também se destacou no ensino da Engenharia Cartográfica em nossa região. Historicamente, a cartografia exerceu enorme influência no domínio e defesa do território brasileiro, até como fruto de uma ideologia política da época, a qual consistia em conquistar o novo mundo e subjugar populações nativas.

Dentro desta lógica, a cartografia se apresenta como um instrumento colaborador imprescindível na representação e administração do espaço geográfico. A cartografia portuguesa deixou sua marca registrada no Brasil Colônia, visto que a cartografia de Portugal foi marcada pela expansão ultramarina e pelas grandes navegações, contribuições da famosa Escola de Sagres.

Segundo Duarte (2008, p. 42), com a vinda da Família Real, em 1808, o Governo Imperial adotou medidas visando a organização administrativa do Brasil, tendo sido criadas a Academia da Marinha, o Arquivo Militar (Decreto de 07/04/1808), a Tipologia Régia (Decreto de 13/05/1808) e a Academia de Artilharia e Fortificação (Carta de lei de 04/12/1810). É quando começa a surgir o que o autor chama de “uma Cartografia Imperial”. Posteriormente, com a implantação da Imprensa Régia, os mapas nacionais começaram a ser editados.

Foi quando a cartografia no Brasil começou a se desvincular do modelo lusitano, passando a produzir mapas para um Império que começava a se organizar administrativamente. Mais adiante (início do século XX) se confirmará a necessidade de levantamentos topográficos e estudos geodésicos como base para o desenvolvimento de projetos que buscavam o desenvolvimento socioeconômico do país.

Contribuindo com o entendimento de que a cartografia é instrumento de poder e dominação, em diferentes épocas e contextos, Freire e Fernandes (2010) esclarecem que o ofício do cartógrafo sempre foi controlado pelo Estado, desde os tempos mais remotos até os dias atuais, e tem se desenvolvido com o objetivo de defender grandes interesses econômicos e políticos do que de revelar e difundir conhecimento sobre as características da superfície terrestre. Assim, o processo de mapear nunca foi

ideologicamente neutro. Complementa essa linha de pensamento Acserald e Coli (2008, p.13) acrescentando que “as representações cartográficas passaram igualmente a subordinar-se aos imperativos territoriais dos sistemas políticos que as reclamavam e justificavam”.

Joliveau (2008, p. 49) afirma que “o mapa enquanto representação espacial é indissociável do discurso de seu produtor (...) Sua tradução gráfica revela os fenômenos escondidos, os resultados em contradição com as políticas gerais pretendidas, as dinâmicas ressentidas que se prefere não ver”. Nesta linha de entendimento, Lacoste apud Joliveau (2008) ressalta o mapa como um modo de representar o espaço que facilita sua dominação e seu controle. Mapear é servir aos interesses práticos da máquina estatal.

Seguindo este raciocínio, é importante compreender que o patrimônio cultural é também uma eleição ideológica e política. Nossas elites sociais, acadêmicas e políticas sempre apontaram quais os bens culturais a serem preservados, já que a participação dos cidadãos neste processo é algo muito recente. Povos e culturas que foram “apagados” do mapa, por sua vez tiveram seu patrimônio cultural, por séculos, esquecido ou não resguardado. De certa forma, a cartografia contribuiu com essa omissão, devido ao seu papel de corroborar e legitimar vontades oriundas destas escolhas.

Nesse contexto, não foi à toa que a antiga Escola de Engenharia de Pernambuco foi construída no centro do Recife. É importante frisar que na mesma região ficavam localizados os edifícios da Faculdade de Direito, da Escola de Medicina, da Escola de Geologia, a Escola de Belas Artes, a Faculdade de Filosofia dentre outras. Além de facilitar a formação intelectual de filhos da elite da época, é importante frisar que as escolhas da engenharia e da cartografia estavam ajustadas a um discurso desenvolvimentista de crescimento econômico do país.

E a produção desse discurso influenciou sobremaneira na evolução do espaço urbano recifense, no decorrer do Século XX. Uma cidade que, marcada pela desigualdade social, foi modificando sua paisagem antiga de casarios e mocambos, para uma metrópole onde hoje convivem edifícios, condomínios, vilas populares, favelas, palafitas

e um adensamento populacional fruto de transformações sociais que afetaram a produção do espaço, muitas vezes, à custa do patrimônio cultural e ambiental.

Melo (1978, p. 74) recorda que, inicialmente, as áreas de manguezais por serem abundantes e espaços sem preço, sem dono, foram onde se concentraram os primeiros mocambos. Contudo, com o passar dos anos e devido a mudanças de caráter estrutural na cidade, oriundas da “escassez relativa e da valorização de terrenos para a construção” houve o aumento de alagados aterrados e a utilização crescente das áreas de mangue.

Curioso é que o autor à época já adiantava a existência de um contínuo processo de verticalização da cidade do Recife. Melo (1978, p. 73) já constatava a “tendência à expansão urbana para o alto ou a conquista do espaço em direção vertical” produtos de uma “maximização do aproveitamento dos terrenos com o apoio crescente das técnicas da indústria da construção civil”.

Dando um salto no tempo, atualmente vivemos um acalorado debate, por parte de alguns setores da sociedade civil, gestores e grandes construtoras acerca do Projeto Novo Recife. Segundo o foro de discussão sobre a temática, “Direitos Urbanos”, o projeto consiste “na construção de 12 torres ao longo do Cais José Estelita, com previsão de um parque linear, 6 quadras poliesportivas, ciclovia, biblioteca e uma suposta área verde”. Contudo, analistas e críticos do projeto apontam que a construção destas torres causará possíveis danos ao patrimônio histórico cultural e ambiental da região, uma vez que perpetua a lógica de construção de espaços isolados para os mais abastados economicamente, através de condomínios fechados, numa área de valor paisagístico importante, mediante o processo de verticalização da cidade.

Infelizmente, algumas pessoas nutrem a ideia de que passado e presente não podem conviver de forma complementar e harmoniosa. O discurso desenvolvimentista tão característico da pós-modernidade alimenta a ideia da substituição, da descartabilidade, do esquecimento da memória, afinal de contas só reconhece o Patrimônio Cultural do outro. Lemos (2010, p. 97) defende que “os monumentos de interesse arqueológico, histórico e artístico constituem, também, recursos econômicos semelhantes às riquezas materiais do país”. Portanto, agregam valor principalmente na área do turismo.

Neste sentido, Trentin (2005, sem paginação) preleciona que “a cidade moderna não pode agregar nem funcionar a não ser à custa de parte da cidade antiga”; contudo, dever haver “uma solução urbanística que busque a sobrevivência dos núcleos remanescentes”. A autora defende e reconhece a importância dos bens culturais, esclarecendo que “a arquitetura constitui um testemunho excepcional na formação da memória histórica dos povos e na formação da identidade”.

Nesta linha, a cartografia vem mudando seu perfil ao longo dos anos oferecendo possibilidades de colaboração e diálogo com o patrimônio cultural, principalmente, com a utilização das modernas geotecnologias. A representação do espaço do patrimônio cultural tem papel relevante neste sentido, constituindo uma espécie de cartografia do patrimônio. Burda (2012, p. 783-784) afirma que o mapeamento das formas de uso e ocupação da terra, na cidade, pode contribuir com estudos relacionados a produção de um inventário sobre o patrimônio cultural construído, um diagnóstico do uso da terra na área tombada, estudos de impacto causados no patrimônio cultural com a construção e modificação de edifícios, difusão de roteiros histórico-culturais, dentre outros.

Defendendo uma cartografia de ordenamento e urbanismo que cedesse lugar a uma cartografia participativa, instrumento de um ordenamento compartilhado, Lévy (2008, p. 157) afirma que “por seu caráter espacial, os mapas apresentam uma ordem de linguagem que enriquece e incomoda o universo habitual dos enunciados científicos”.

A título de reflexão e oportunidade, recentemente, no mês de janeiro de 2014, aportou em nossa cidade (no Museu da Cidade do Recife) a exposição “Cerdà e a Barcelona do Futuro”. A exposição homenageia Idelfons Cerdà, engenheiro urbanista catalão, responsável pela refundação da cidade de Barcelona, idealizando um projeto de cidade que utilizou princípios urbanísticos modernos com uma profunda interpretação da realidade existente.

O Ensanche (plano de extensão) proposto por Cerdà consistia num mosaico ou trama urbana que foi usado em Barcelona e copiado por cidades como Nova Iorque, Paris, Roma e foi fruto do rigor e na técnica impostos pelos engenheiros para a definição do traçado viário e das demais infraestruturas que fizeram com que a execução da urbanização se transformasse em um grande espaço coletivo, levando em consideração a

transposição ou desvio de córregos, construção de pontes, planejamento de vias, nivelamento de ruas e construção de redes de saneamento básico e de serviços de transporte. Contudo, em contrapartida, Cerdà em seu projeto levou em consideração a preservação do núcleo representativo da cidade antiga, não contemplando qualquer tipo de demolição do patrimônio da cidade medieval.

Essas cidades não sacrificaram seus bens culturais, até porque sabem que eles auferem vantagens através do turismo, constituindo um “capital” a ser mantido. Assim, desenvolveram planos diretores cujo planejamento leva em conta a preservação do Patrimônio Cultural.

Cada cidade tem suas características de origem histórica, social e cultural e a proposta não é fazer comparações dentro de contextos tão diferentes. Apenas, através de um evento cultural recente, é trazido um exemplo de que é possível sim coadunar crescimento e organização urbana sem abdicar do patrimônio cultural. Entretanto, faz-se necessário uma gestão das cidades sensível e que valorize a cidadania, priorizando um planejamento urbano sustentável que salvasse, além das pessoas, o Patrimônio Cultural.

CONCLUSÕES

A engenharia e a cartografia podem contribuir sobremaneira na preservação dos bens constituintes do patrimônio cultural das cidades. Diante do exposto, fica evidenciada a necessidade premente de um diálogo entre engenheiros, arquitetos, geógrafos, historiadores e museólogos, gestores da cidade e setores da sociedade civil, com o objetivo de traçar um plano de desenvolvimento urbano diferente do atual, responsável por reproduzir práticas sociais e espaciais que desintegram o tecido social das cidades, promovendo danos ao seu patrimônio cultural e ambiental.

Historicamente, o Recife passou por grandes transformações advindas do desenvolvimento da ciência da engenharia e cartografia. Contudo, elas não podem servir apenas para corroborar ditames econômicos, em nome do discurso da modernidade, aumentando os danos advindos da especulação imobiliária, da degradação ambiental e

do esquecimento de seus monumentos, lugares de memória e todos os outros sinais de seu patrimônio histórico-cultural.

Atores envolvidos com a construção do conhecimento da engenharia em nossa região tentam resgatar seu próprio patrimônio cultural representado pela antiga Escola de Engenharia de Pernambuco, mediante a implantação de um Memorial que contemplará um Centro de Estudo e Pesquisa, um Centro de Informação e um Centro Cultural, de forma a valorizar a engenharia em nossa região.

Curiosamente, muitos profissionais de engenharia são idealizadores/apóiam o Projeto Novo Recife, situação que vem ocasionando um acalorado debate com uma parcela descontente da sociedade local, representada pelo Movimento Ocupe Estelita, defensor de outro uso para o espaço em que hoje se localizam os armazéns do Cais José Estelita. O referido movimento alega que se trata de uma área de valor paisagístico e histórico importante para a cidade.

Quem sabe se, conhecendo melhor seu patrimônio e a memória histórica de sua instituição, assim como a trajetória de renomados docentes e profissionais que se dedicaram à engenharia em Pernambuco, mediante um processo que leve em conta a educação patrimonial, essas e futuras gerações de engenheiros se tornem agentes conscientes e atuantes na prática cidadã da defesa e preservação dos bens constituintes do patrimônio cultural de nossa região.

REFERÊNCIAS

ACSELRAD, Henri; COLI, Luis Régis. **Disputas territoriais e disputas cartográficas**. Rio de Janeiro, IPPUR/UFRJ, 2008. 168p. 18cm, (Coleção Territorial, ambiente e conflitos sociais, n 01). Disponível em: <http://pt.scribd.com/doc/52155036/ACSELRAD-Henri-2008-Cartografias-Sociais-e-Territorio>. Acesso: 10 maio 2014.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Texto constitucional promulgado em 5 de outubro de 1988, com as alterações adotadas pelas Emendas Constitucionais nºs 1/92 a 56/2007 e pelas Emendas Constitucionais de Revisão nºs 1 a 6/94. – Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2008.

BORBA, Fernando de Barros. **De traços & feitos**: presença da engenharia, da arquitetura e da agronomia em Pernambuco. Recife: CREA, 1999.

BURDA, Naomi; MARTINELLI, Marcello. **Cartografia e patrimônio arquitetônico: a elaboração do atlas eletrônico do sitio histórico urbano da Lapa (PR)**. Revista ambiência, Guarapuava, v.8, nov 2012. Disponível em <<http://revistas.unicentro.br/index.php/ambiencia/article/viewFile/1996/1794>> Acesso: 14 de fev. 2014.

CASCO, Ana Carmen Amorim Jara. Sociedade e Educação Patrimonial. **Revista Eletrônica do IPHAN**. Brasília, n. 3, jan/fev 2006. Disponível em: <<http://www.revistaiphan.gov.br/material.php?id=131>> Acesso: 1 de fev. 2014.

CERDÀ, Ildefons. **El “Ensache” de Barcelone**. Catalunya: Institut d’etudis territorials, 1997.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. 4 ed. São Paulo: Unesp, 2006.

DIAS, Reinaldo. **Turismo e patrimônio Cultural** – recursos que acompanham o crescimento das cidades. São Paulo: Saraiva, 2006.

DIREITOS URBANOS. <http://direitosurbanos.wordpress.com/>

DUARTE, Paulo Araújo. **Fundamentos de cartografia**. 3ed. Florianópolis: UFSC, 2008.

FONSECA, Maria Cecília Londres. **O Patrimônio em Processo: trajetória da política federal de preservação no Brasil**. Rio de Janeiro: UFRJ, 2005.

FREIRE, Neison Cabral; FERNANDES, Ana Cristina de Almeida. Mapas como expressão do poder e legitimação sobre o território: uma breve evolução histórica da cartografia como objeto de interesse de distintos grupos sociais. **Portal da Cartografia**, v. 3, n. 1, 2010.

FUNARI, P.P.; PELEGRINI, S. **O Patrimônio Histórico e Cultural**. 2 ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2009.

HARTOG, François. Tempo e patrimônio. **Revista Varia História**, Belo Horizonte, v. 22, p. 261-273, Jul/Dez 2006. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/vh/v22n36/v22n36a02.pdf>> Acesso: 10 de jan 2014.

HORTA, Maria de Lourdes P.; GRUBERG, Evelina; MONTEIRO, Adriane Queiroz. **Guia Básico da Educação Patrimonial**. Brasília: IPHAN, 1999.

IPHAN. **Site Institucional**. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/montarPaginaSecao.do?id=15481&retorno=paginaIphan>> Acesso: 08 de fev 2014.

JOLIVEAU, Thierry. **O lugar do mapa nas abordagens participativas**. Rio de Janeiro, IPPUR/UFRJ, 2008. 168p. 18 cm, (Coleção Territorial, ambiente e conflitos sociais, n. 01).

LE GOFF, J. **História e Memória**. 5 ed. Campinas: UNICAMP, 2003.

LEMOS, Carlos A. C. **O que é o Patrimônio Histórico**. 2. ed. São Paulo: Brasiliense, 2010.

LÉVY, Jacques. **Uma virada cartográfica?** Rio de Janeiro, IPPUR/UFRJ, 2008. 168p. 18cm, (Coleção Territorial, ambiente e conflitos sociais, n 01).

LOPES FILHO, Hélvio Polito. **Uma visão sobre os bens culturais**. Recife: Fundarpe, 1990.

MAIA, Newton da Silva. **Apontamentos para a História da Escola de Engenharia de Pernambuco**. Recife: Editora Universitária, 1995.

MELO, Mário Lacerda de. **Metropolização e subdesenvolvimento: o caso do Recife**. Recife: UFPE, 1978.

MENEZES, José Luiz Mota. **Atlas Histórico Cartográfico do Recife**. Recife: Massangana, 1988.

MESENTIER, Leonardo Marques de. Patrimônio urbano, construção da memória social e da cidadania. **Revista Vivência**. Natal, v. 27, 2004. Disponível em <http://artigocientifico.uol.com.br/uploads/artc_1151514709_69.pdf>. Acesso: 8 fev 2014.

NORA, Pierre. Entre História e Memória: a problemática dos lugares. **Revista Projeto História**. São Paulo, v. 10, p.7-28, 1993. Disponível em: <<http://www.pucsp.br/projetohistoria/downloads/revista/PHistoria10.pdfROCHA>> Acesso: 08 de jan 2014.

OLIVEIRA, Vanderlí Fava de. **Trajetória e estado da arte da formação em Engenharia, Arquitetura e Agronomia**. Brasília: Editora do Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira, 2010.

PONTUAL, Virgínia. Tempos do Recife: representações culturais e configurações urbanas. **Revista Brasileira de História**. v.21, n. 42, São Paulo, 2001. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-01882001000300008> Acesso: 08 fev 2014.

SANTOS, Myrian Sepúlveda dos. **Memória Coletiva e Teoria Social**. São Paulo: Annablume, 2009.

SCHEINER, Tereza Cristina. **Museus, museologia e patrimônio universal**. Revista Museu, 18 de maio 2007. Disponível em <<http://www.revistamuseu.com.br/18demaio/artigos.asp?id=12838>>. Acesso: 10 jan. 2014.

TELLES, Pedro C. da Silva. **A História da Engenharia no Brasil – Séculos XVI a XIX**. Rio de Janeiro: LCT, 1984.

TRENTIN, Patrícia. O patrimônio cultural edificado e sua gestão. A preservação e conservação do patrimônio histórico na cidade moderna. **Drops**, São Paulo, ano 06, n. 012.05, Vitruvius, ago. 2005. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/drops/06.012/1660>>. Acesso: 05 mar. 2014.

* Artigo submetido em 23 de junho de 2014 e aceito para publicação em 10 de dezembro de 2014.