

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE JUIZ DE FORA
FACULDADE DE ENGENHARIA
MESTRADO EM AMBIENTE CONSTRUÍDO**

ANGELICA MOREIRA COSTA

**EVOLUÇÃO DO COMPLEXO FERROVIÁRIO URBANO
CENTRAL E SEU ENTORNO NA CIDADE DE JUIZ DE FORA**

JUIZ DE FORA

2013

Angelica Moreira Costa

**EVOLUÇÃO DO COMPLEXO FERROVIÁRIO URBANO
CENTRAL E SEU ENTORNO NA CIDADE DE JUIZ DE FORA**

Dissertação de Mestrado submetida à banca examinadora constituída de acordo com as Normas estabelecidas pelo Colegiado do Curso de Pós-graduação *Stricto Sensu*, Mestrado em Ambiente Construído da Faculdade de Engenharia da Universidade Federal de Juiz de Fora, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Ambiente Construído.

**Área de Concentração:
Ambiente Construído**

Orientador: Prof. Dr. José Alberto Barroso Castañon

**JUIZ DE FORA
FACULDADE DE ENGENHARIA DA UFJF
2013**

Ficha catalográfica elaborada através do Programa de
geração
automática da Biblioteca Universitária da UFJF,
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

Costa, Angelica Moreira.
EVOLUÇÃO DO COMPLEXO FERROVIÁRIO URBANO CENTRAL E SEU
ENTORNO NA CIDADE DE JUIZ DE FORA / Angelica Moreira
Costa. --
2013.
151 f. : il.

Orientador: José Alberto Barroso Castañon
Dissertação (mestrado acadêmico) - Universidade
Federal de Juiz de Fora, Faculdade de Engenharia.
Programa de Pós-
Graduação em Ambiente Construído, 2013.

1. complexo ferroviário. 2. memória ferroviária. 3.
áreas
centrais. I. Castañon, José Alberto Barroso, orient. II.
Título.

ANGELICA MOREIRA COSTA

**EVOLUÇÃO DO COMPLEXO FERROVIÁRIO URBANO CENTRAL E SEU
ENTORNO NA CIDADE DE JUIZ DE FORA**

Dissertação de Mestrado submetida à banca examinadora constituída de acordo com as Normas estabelecidas pelo Colegiado do Curso de Pós-graduação *Stricto Sensu*, Mestrado em Ambiente Construído da Faculdade de Engenharia da Universidade Federal de Juiz de Fora, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Ambiente Construído.

Área de Concentração:
Ambiente Construído

Aprovada em: 25/06/2013

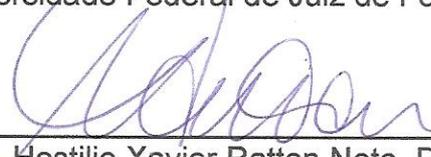
BANCA EXAMINADORA



Prof. José Alberto Barroso Castañon, D.Sc. – Orientador
Universidade Federal de Juiz de Fora



Profª. Maria Teresa Gomes Barbosa, D.Sc.
Universidade Federal de Juiz de Fora



Prof. Hostilio Xavier Ratton Neto, Dr.
Universidade Federal do Rio de Janeiro

Dedico

Ao meu filho, pela atenção e carinho.

Aos meus pais, Heth e Carmelita, pela tolerância.

Ao meu companheiro Sérgio, pela paciência.

Aos meus amigos pela compreensão.

AGRADECIMENTOS

Ao Prof. José Alberto Barroso Castañon, orientador desta dissertação, por todo empenho, sabedoria, compreensão e pela confiança em mim depositada.

A todos os professores do mestrado que, sem exceções, foram fundamentais para a minha formação.

A Profa. Maria Teresa Gomes Barbosa e o Prof. Hostilio Xavier Ratton Neto, por aceitarem participar da Banca de Defesa, pela disponibilidade e pelas sugestões que servirão para o engrandecimento e incentivo à pesquisa.

Aos amigos, funcionários da Prefeitura de Juiz de Fora, pelo auxílio na obtenção de dados e a paciência e tolerância por minhas muitas horas de ausência.

A todos os meus amigos e amigas que sempre estiveram presentes me aconselhando e incentivando com carinho e dedicação e entenderam as muitas vezes em que não pude acompanhá-los.

A meus amigos do mestrado, pelos momentos divididos, em especial a Camila Brasil. Obrigada por você dividir comigo as incertezas e alegrias e ainda ouvir minhas bobagens. Foi bom poder contar com você!

Aos meus pais, filho e companheiro, que sempre acreditaram em minha capacidade, o que me deu força para fazer o melhor. Obrigada pelo amor incondicional!

Aos demais familiares que sempre torceram pelo meu sucesso pessoal e profissional, das formas mais diversas.

A todas as pessoas que, direta ou indiretamente, contribuíram para a execução dessa Dissertação de Mestrado.

RESUMO

A ferrovia foi fundamental para o surgimento e desenvolvimento de cidades, sendo o principal meio de transporte por décadas. Porém, com o desenvolvimento de novos meios de transporte a estrada de ferro caiu em desuso até ser totalmente desativada, o que levou ao abandono, ou reutilização, de suas instalações. Em Juiz de Fora não foi diferente, a cidade se desenvolveu ao redor do núcleo ferroviário na área central da cidade. Este complexo teve seu uso modificado, e para isso sofreu uma série de intervenções. O objetivo desse trabalho é compreender a formação e a evolução desse complexo, como ele evoluiu e como essa área interferiu na evolução de suas áreas circunvizinhas e também como foi tratada a memória ferroviária durante esse desenvolvimento. Como metodologia, foram estudados casos de outras áreas ferroviárias urbanas que passaram pelo mesmo processo de reutilização, com a estação d'Orsay em Paris, e outras em território nacional e, também foi realizado levantamento documental e fotográfico da região ferroviária de Juiz de Fora. Observou-se que a região perdeu, quase na totalidade, sua identidade ferroviária, uma vez que o desenvolvimento da região não levou em consideração o histórico da ferrovia. Palavras-chave: complexo ferroviário, memória ferroviária, áreas centrais

ABSTRACT

The railway was crucial to the emergence and development of cities and the main mode of transportation over decades. However, with the development of new means of transport the railway fell into disuse until totally disabled, which led to the abandonment or re-use of their facilities. In Juiz de Fora was no different, the city has developed around the rail area in the central area of the city. This complex had their use changed, and for this suffered a series of interventions. The aim of this study is to understand the formation and evolution of this complex, how it evolved and how this influenced the area its surrounding areas as well as the railway memory was treated during this development. As methodology were studied cases from others urban areas railway, which went through the same process for reuse, as the station d'Orsay in Paris, and others in Brazil, and was also carried survey documentary and photographic of the railroad region of Juiz de Fora. It was observed that the region lost almost entirely, your identity railway, since the development of the region did not take into consideration the history of the railroad.

Keywords : railway complex, railway memory, central areas.

Lista de Figuras

Figura 1: Diolkos.....	25
Figura 2: Estação da Rodovia União Indústria	29
Figura 3: Localização das estações ferroviárias.....	30
Figura 4: Vista aérea da Gare e Hotel d’Orsay, no centro de Paris, às margens do Rio Sena, em frente ao Jardim de Tuleries e do Louvre	36
Figura 5: Vista da Gare d’Orsay.....	36
Figura 6: Vista interior da Gare transformada em estacionamento	37
Figura 7: Vista interna da Gare d’Orsay (a) e Vista externa da Gare d’Orsay abandonada (b)	38
Figura 8: Estudo para a construção do novo hotel d’Orsay, fachada norte.....	38
Figura 9: Corte transversal – Museu d’Orsay	39
Figura 10: Obra de restauração e adaptação para novos usos da antiga Gare.....	40
Figura 11: Vista estação da Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba	42
Figura 12: Vista da maquete do Complexo ferroviário da Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba.....	42
Figura 13: Vista da Rua Barão do Rio Branco, no início do século XX	43
Figura 14: Fachada externa da estação ferroviária de Curitiba	44
Figura 15: Estação Plaza Show	45
Figura 16: Shopping Estação	47
Figura 17: Maquete do Shopping Estação existente no Museu Ferroviário de Curitiba	48
Figura 18: Praça da Estação, provavelmente anos 20.....	49
Figura 19: Vista aérea da estação e pátio de manobras.....	50
Figura 20: Mapa do ramal de Ouro Preto	51
Figura 21: Estação ferroviária de Ouro Preto vista da Avenida Rodrigo Silva, com a cidade ao fundo	53
Figura 22: Estação de Mariana	54
Figura 23: Estação intermediária de Vitorino Dias	55
Figura 24: Passagem de Mariana, cruzamento com a Rua João Batista	55
Figura 25: Mapa das estradas de ferro na cidade de Vila Velha	57
Figura 26: em primeiro plano, aterro para expansão do Porto de Vitória, ao fundo a Estação Pedro Nolasco, em Vila Velha	57
Figura 27: Estação Pedro Nolasco, 1930. Vila Velha - Espírito Santo	58
Figura 28: antiga Estação de Pedro Nolasco restaurada, Vila Velha – Espírito Santo.....	58
Figura 29: Estação Pedro Nolasco abandonada.....	59
Figura 30: Estação Pedro Nolasco em reforma.....	59

Figura 31: antiga estação da Estrada de Ferro Leopoldina abandonada.....	60
Figura 32: Vista aérea com a localização das estações ferroviárias de Vila Velha e seu entorno portuário	61
Figura 33: Vista aérea com a localização das estações ferroviárias de Vila Velha.....	61
Figura 34: Delimitação do objeto de estudo	62
Figura 35: Delimitação do objeto de estudo.	63
Figura 36: Estação da EFCB em Mariano	64
Figura 37a e 37b: 1ª Estação da Estrada de Ferro D.Pedro II, no centro da cidade. ..	66
Figura 38: Primeira edificação da EFL, no centro da cidade	69
Figura 39: Segunda edificação da EFL, no centro da cidade.	70
Figura 40: Planta do complexo ferroviário central	73
Figura 41: área do complexo ferroviário central.	74
Figura 42: descrição da área adquirida pela PJF	75
Figura 43: sobreposição dos dois traçados da LR.	76
Figura 44: parcelamento do antigo leito da Leopoldina Railway.....	77
Figura 45: nova configuração da área - sem escala.	78
Figura 46: panorâmica de Juiz de Fora - cerca de 1880.....	79
Figura 47: Estações na área central de Juiz de Fora.	80
Figura 48: esboço de Juiz de Fora, 1915.	81
Figura 49: levantamento cadastral da área em 1946.	83
Figura 50: levantamento do local, realizado pela PJF no ano de 1974.	84
Figura 51: planta dos terrenos da RFFSA em Juiz de Fora, junho de 1980.....	86
Figura 52: planta cadastral de 1983.....	88
Figura 53: levantamento da área feito pela RFFSA em 1990	89
Figura 54: Centro Cultural Armando Toschi "MInistrinho", em tracejado a antiga área ferroviária	90
Figura 55: planta da situação atual	92
Figura 56: evolução da área da Avenida Raul Soares	94
Figura 57a, 57b, 57c: fotos entre os anos 1910 e 1950.	96
Figura 58a, 58b, 58c: fotos do período de 1960 a 1980.....	97
Figura 59a e 59b: fotos do ano de 1980.	98
Figura 60a e 60b: fotos a partir de 1980.....	99
Figura 61: antiga Avenida Raul Soares.	99
Figura 62a e 62b: croquis de análise da extensão oeste da Avenida Francisco Bernardino.	101
Figura 63a e 63b: croquis de análise da extensão leste da Avenida Francisco Bernardino.	103

Figura 64a, 64b, 64c e 64d: fotos até o ano de 1940.....	104
Figura 65a, 65b e 65c: fotos entre os anos 1958 e 1969.....	105
Figura 66a e 66b: fotos entre os anos 1971 e 2010.....	106
Figura 67a, 67b e 67c: Avenida Francisco Bernardino.	108
Figura 68a, 68b, 68c e 68d: Praça da Estação, entre os anos 1877 e 1907.....	109
Figura 69: Praça da Estação - Praça Dr. João Penido.....	110
Figura 70: permuta de terreno.	111
Figura 71: Praça da Estação - Praça Dr. João Penido.....	111
Figura 72: Praça da Estação.....	112
Figura 73: Praça da Estação, situação atual.	113
Figura 74a, 74b e 74c: Praça da Estação, entre os anos 1930 e 1950.....	114
Figura 75a, 75b, 75c e 75d: período compreendido entre os anos 1960 e 1982.	115
Figura 76a e 76b: Praça da Estação.	116
Figura 77: identificação dos usos.....	117
Figura 78: vista aérea de Juiz de Fora - 1939.....	118
Figura 79a, 79b e 79c: década de 1960.	119
Figura 80: Rua Leopoldo Schmitz.....	120
Figura 81: Rua Leopoldo Schmitz.....	121
Figura 82: Rua Leopoldo Schmitz.....	121
Figura 83: Rua Leopoldo Schmitz.....	122
Figura 84: Rua Leopoldo Schmitz.....	122
Figura 85: Rua Leopoldo Schmitz.....	123
Figura 86: Rua Leopoldo Schmitz.....	124
Figura 87: Rua Leopoldo Schmitz.....	124
Figura 88: foto aérea do complexo ferroviário central, 1960.....	125
Figura 89: foto panorâmica do complexo ferroviário central, 1960.....	125
Figura 90: Terreirão do Samba, na Avenida.....	126
Figura 91: entrada da Avenida Kascher.	126
Figura 92: atual acesso ao Conjunto Arquitetônico Tancredo Neves.....	127
Figura 93: acesso ao Conjunto Arquitetônico Tancredo Neves.....	127
Figura 94: foto aérea do Terreirão do Samba, 1960.	128
Figura 95: foto panorâmica do complexo ferroviário central, 1980.....	128
Figura 96a e 96b:foto aérea do Terreirão do Samba, 2005.....	130
Figura 97: foto panorâmica do Terreirão do Samba, 2013.	131

Lista de Tabelas

Tabela 1: Localidades analisadas em nível nacional	21
Tabela 2: Evolução da ocupação do entorno do Shopping Estação nas décadas de 1900 a 2000, por zonas urbanísticas em percentual de lotes modificados	48
Tabela 3: Síntese dos Tombamentos da região	71
Tabela 4: Resumo dos usos comerciais dos imóveis da Avenida Francisco Bernardino	102
Tabela 5: Resumo do número de pavimentos.....	102

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

a.C - Antes de Cristo
AGU - Advocacia Geral da União
BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CAJAR - Casa do Albergado José Alencar Rogêdo
COMPAC – Conselho Municipal do Patrimônio Cultural
CATN - Conjunto Arquitetônico Tancredo Neves
C.I.E.C. - Centro de Iniciação Esportiva Comunitária
CVRD - Companhia Vale do Rio Doce
DEMLURB - Departamento Municipal de Limpeza Urbana
DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte
EFCB - Estrada de Ferro Central do Brasil
E.F.D.P.II - Estrada de ferro D. Pedro II
EFL - Estrada de Ferro Leopoldina
EFVM - Estrada de Ferro Vitória-Minas
FUNALFA - Fundação Cultural Alfredo Ferreira Lage
IEPHA – Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Mina Gerais
km - quilômetro
LR - Leopoldina Railway Company
m² - metro quadrado
PJF - Prefeitura de Juiz de Fora
RFFSA - Rede Ferroviária Federal S.A.
R.V.P.S.C. - Rede Viação Paraná-Santa Catarina
séc. - século
SR3 - Superintendência Regional 3
SRBC - Santa Rosa Bureau Cultural
UFJF - Universidade Federal de Juiz de Fora
URJUF - Unidade Regional de Juiz de Fora

SUMÁRIO

1 PARTIDA	15
1.1 INTRODUÇÃO	15
1.2 JUSTIFICATIVAS	16
1.3 OBJETIVOS	18
1.4 COMPOSIÇÃO	18
2 TRILHOS METODOLÓGICOS	20
3 A LOCOMOTIVA HISTÓRICA	23
3.1 DEFINIÇÕES	23
3.2 ENCARRILHANDO	24
3.2.1 A Ferrovia	24
3.2.2 A Ferrovia no Brasil	26
3.2.3 A Ferrovia em Juiz de Fora	28
3.3 CONTEXTO	30
3.4 PAISAGENS	34
3.4.1 Paisagem Internacional – Estação D’ Orsay – Paris – França	34
3.4.2 Paisagem Nacional	41
4 DESTINO: JUIZ DE FORA	62
4.1 PRIMEIRA PARADA: ESTAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL – JUIZ DE FORA	63
4.2 SEGUNDA PARADA: ESTAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO LEOPOLDINA – JUIZ DE FORA	67
4.3 TERCEIRA PARADA: EXPANSÃO DA ÁREA DO COMPLEXO FERROVIÁRIO CENTRAL	72
4.4 QUARTA PARADA: EVOLUÇÃO DA ÁREA DO COMPLEXO FERROVIÁRIO CENTRAL	75
4.5 QUINTA PARADA: UTILIZAÇÃO DA ÁREA DO COMPLEXO FERROVIÁRIO CENTRAL	78

4.6 SEXTA PARADA: CERCANIAS DA ÁREA DO COMPLEXO FERROVIÁRIO CENTRAL	93
4.6.1 Avenida Raul Soares	93
4.6.2 Avenida Francisco Bernardino.....	99
4.6.3Praça da Estação.....	108
4.6.4 Rua Leopoldo Schmitz.....	116
4.6.5 Avenida Brasil	124
4.6.6 ESPAÇO CULTURAL ARMANDO TOSCHI (MINISTRINHO) - Terreirão do Samba	128
5 CHEGADA.....	132
5.1 ÚLTIMA PARADA.....	136
VAGÃO	149
PARE – OLHE - ESCUTE	149

1 PARTIDA

1.1 INTRODUÇÃO

O questionamento sobre a destinação dos imóveis que compõem o complexo ferroviário urbano brasileiro, após a desativação das redes de trens de passageiros e, em alguns casos, a desativação total da rede ferroviária nacional, é a indagação inicial para o desenvolvimento deste trabalho. O que aconteceu com esses complexos, em especial as estações ferroviárias localizadas, em sua grande maioria, nas áreas centrais das cidades brasileiras?

Em alguns casos as edificações foram abandonadas à própria sorte ou demolidas, criando um vazio urbano, com reflexos na paisagem das cidades. Em outros casos, quando não demolidas, seus usos foram modificados com funções novas para as quais não foram planejadas, nem as edificações e nem o seu entorno.

É notório que aconteceram interferências na qualidade de vida da população moradora ou usuária do redor desses complexos, pois a mudança é substancial em relação à proposta inicial, quando da implantação daquelas edificações.

Surge, também, a questão da memória desse rico patrimônio arquitetônico. É esperado que esse complexo, ao ser reestruturado através da restauração e reuso e a conseqüente revitalização do espaço urbano onde estão inseridos, tenha sua memória preservada. As edificações devem ser entendidas através de suas existências anteriores e essa reestruturação deve adequá-las ao seu novo uso, sem que sua identidade seja perdida.

1.2 JUSTIFICATIVAS

O principal acervo histórico-ferroviário visível é, sem dúvida, o patrimônio arquitetônico. Ao redor das estações ferroviárias várias cidades surgiram e outras evoluíram.

Em 30 de abril de 1854, foi inaugurada a primeira linha férrea no Brasil, a Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis, conhecida como Estrada de Ferro de Mauá (CAMPOS, 2008). Aquela estrada fazia a ligação da Praia da Estrela, na Baía da Guanabara, à raiz da Serra de Petrópolis, com extensão de 14,5 km (LEITE e SILVA, 2001) e bitola de 1,68m. Brasil (2011) destaca:

A Estrada de Ferro Mauá permitiu a integração das modalidades de transporte aquaviário e ferroviário, introduzindo a primeira operação intermodal do Brasil. Nesta condição, as embarcações faziam o trajeto inicial da Praça XV indo até ao fundo da Baía de Guanabara, no Porto de Estrela, e daí, o trem se encarregava do transporte terrestre até a Raiz da Serra, próximo a Petrópolis. A empresa de Mauá, que operava este serviço, denominava-se “Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro Petrópolis”.

Com o ciclo do café e o surgimento da máquina a vapor, no início do séc. XIX, a ferrovia passou a ser o principal meio de transporte no Brasil. Tenório (1996) pontua que:

A vitalidade da economia cafeeira respondia pelo desenvolvimento ferroviário das áreas onde ela predominava. As grandes dimensões territoriais, como o Centro-Oeste e a Amazônia, não tinham importância socioeconômica para justificar o incremento das ferrovias. Quanto à região nordestina, outrora o centro de decisões do país, perdeu a sua posição e decaiu bastante. O açúcar e o algodão, produtos menos valorizados que o café, a utilização dos transportes marítimos e fluviais, sobretudo nas lagoas e rios de açúcar, o transporte que se fazia no dorso de animais, explicam porque o surto ferroviário, aqui, não acompanhou o ritmo das províncias cafeeiras.

Em 1922, ao se celebrar o 1º Centenário da Independência do Brasil, existia no país um sistema ferroviário com, aproximadamente, 29.000 km de extensão, cerca de 2.000 locomotivas a vapor e 30.000 vagões em tráfego (BRASIL, 2011).

Os edifícios ferroviários representavam o que existia de mais moderno em termos construtivos e tornaram-se referência para as comunidades. Arruda (1997) afirma que:

A ferrovia tornou a ideia de progresso e a sensação de velocidade inerentes ao novo mundo que se abria em objetos palpáveis. As distâncias diminuía, as mercadorias e as pessoas chegavam mais rápido e com mais segurança aos seus destinos. A ferrovia carregaria para sempre a ideia de progresso por onde ela passasse. Passou a ser o símbolo do desenvolvimento capitalista do mundo contemporâneo, até pelo menos os anos 30, quando foi substituída por outro invento ainda mais “diabólico” e rápido, o automóvel.

Segundo Aragão *et al* (2011), surge, no início do século XX, uma nova tecnologia que produz um enorme impacto sobre o desenvolvimento do transporte e de toda a economia: o automóvel, o que contribui para a decadência das ferrovias, uma vez que foram destituídas do posto de única tecnologia moderna de transporte terrestre.

A política de transporte desenvolvida no Brasil dos anos 30 não priorizou o transporte ferroviário, tendo sido incentivo ao processo de industrialização e concretização da indústria automobilística nacional (GALVÃO, 1996). Assim, passou-se a usar, cada vez mais, o transporte rodoviário em detrimento ao ferroviário e, após a 2ª Guerra Mundial (1939-1945), as rodovias assumem, definitivamente, o papel de principal meio de transporte (GALVÃO, 1996). Coimbra (1974) *apud* Milani (2010) descrevem este momento:

Daí por diante a primazia conquistada pela rodovia iria firmar-se até os nossos dias. É óbvia a importância dos transportes rodoviários, quer econômica, social e política, quer militar. À rodovia cabe a função pioneira, dentre os demais meios de transporte no sistema viário brasileiro. A facilidade que oferece sua utilização e o aperfeiçoamento dos veículos motorizados tornaram-na imprescindível ao desenvolvimento do país. Cabe-lhe ainda a função particular de fixar o homem à terra, em face das facilidades que lhe proporciona para a satisfação de suas necessidades de educação, assistência médica, correlacionamento social, segurança, abastecimento e locomoção.

Segundo Milani (2010), a principal característica do Governo de Juscelino Kubitschek (1956/1961) foi o esforço para uma política de desenvolvimento. Milani (2010) descreve, ainda, como foram tratados o transporte ferroviário e o rodoviário:

Para a área dos transportes, o plano previa, no setor ferroviário, apenas o reaparelhamento do material rodante e a construção de 3.110 km de novas linhas sobre um total de 37.000 km, enquanto o setor rodoviário seria favorecido com a construção de mais de 13.000 km de estradas sobre um total de 460.000 km, e pavimentação de 5.800 km sobre um total de 23.000 km, no período compreendido entre 1955 a 1960.

Apresenta, ainda, a principal diferença no tratamento dos meios de transporte ferroviário e rodoviário:

Contrastando com o setor ferroviário, que apenas passou por melhorias e não por uma expansão de fato, as rodovias cresceram vertiginosamente em extensão e qualidade, principalmente as federais e estaduais.

Após a privatização da ferrovia, em 1999, muitas cidades intervieram nos espaços ferroviários orientadas apenas pelo poder público municipal, sem adotarem políticas sobre a preservação do patrimônio, o que levou a perdas irreversíveis do patrimônio ferroviário (MONASTIRK, 2010).

1.3 OBJETIVOS

O objetivo geral desta pesquisa é compreender como se processou a formação e a evolução do complexo ferroviário urbano central na cidade de Juiz de Fora e suas transformações ao longo do tempo. Para tanto, a instalação da primeira estação da Estrada de Ferro D. Pedro II foi considerada como a data do início do período da análise e seu final a década de 2010.

Como objetivo secundário foi avaliado se a evolução do complexo, com seus novos usos, preserva a memória da história ferroviária da região e como essa evolução influenciou no desenvolvimento dos arredores do complexo.

1.4 COMPOSIÇÃO

Para que o objetivo da pesquisa fosse alcançado, o trabalho foi organizado em cinco capítulos.

No primeiro capítulo – PARTIDA – foi apresentada, na Introdução, uma abordagem inicial geral sobre o tema. Também formam esse capítulo a Justificativa para o estudo desse tema, a definição dos Objetivos da pesquisa e a Composição - estrutura do trabalho.

O segundo capítulo – TRILHOS METODOLÓGICOS – é compreendido pelos procedimentos metodológicos adotados para que os objetivos fossem alcançados.

O terceiro capítulo – A LOCOMOTIVA HISTÓRICA – se refere à revisão bibliográfica. Apresenta as definições necessárias para o direcionamento das análises, com a conceituação básica e teórica. Nesse capítulo é mostrado o resumo histórico da ferrovia e como se deu sua implantação na cidade de Juiz de Fora - Encarrilhando. São mostradas experiências em Reabilitação dos Centros Urbanos, no Brasil, onde ocorrem intervenções áreas ferroviárias e portuárias localizadas em regiões urbanas - Contexto.

O quarto capítulo – DESTINO: JUIZ DE FORA – é a análise do objeto de estudo, com a caracterização da área de estudo e da área de influência. Para melhor compreensão, o capítulo foi subdividido em seis Paradas.

A Primeira Parada diz respeito à Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB – antiga Estrada de Ferro D. Pedro II). Nesse item é feita uma análise de como se deu sua implantação na cidade de Juiz de Fora.

A Segunda Parada descreve a instalação do Ramal Juiz de Fora – Furtado de Campos, da Estrada de Ferro Leopoldina, na cidade de Juiz de Fora.

A Terceira Parada narra a formação da área ferroviária urbana, como os terrenos foram adquiridos. A Quarta Parada mostra a evolução dessa área com as modificações ocorridas após permutas e desapropriações.

A Quinta Parada diz respeito à utilização desse complexo, dos terrenos e edificações ao longo dos anos e dos novos usos. A Sexta Parada apresenta uma análise das cercanias desse complexo, com uma linha do tempo fotográfica em que se pode observar a evolução no decorrer dos anos.

O quinto capítulo – CHEGADA – após a análise do objeto, faz-se as considerações finais e apresenta-se algumas recomendações para ações futuras.

2 TRILHOS METODOLÓGICOS

Efetou-se, em primeiro, um levantamento documental, onde foram localizadas plantas das áreas e registros de imóveis, para que se pudesse compreender como se deu a formação da área. Foram realizadas pesquisas em jornais que registrassem os principais fatos que pudessem ter interferido no desenvolvimento da região no entorno das estações, juntamente com um levantamento fotográfico que pudesse demonstrar a evolução da região no entorno das estações centrais da cidade de Juiz de Fora, desde o seu surgimento até os dias de hoje.

Após a etapa de pesquisa, os dados foram comparados e foi criada uma “linha de tempo fotográfica”, com a intenção de avaliar as modificações no espaço físico.

Através da análise desse material foi avaliado como se deu o desenvolvimento desse espaço e das áreas adjacentes, até os dias de hoje. No decorrer dessa apreciação, foi avaliado como foi tratada a memória ferroviária durante esse desenvolvimento.

As análises da evolução das áreas ferroviárias foram feitas nos níveis internacional e nacional.

No nível internacional foi analisada a Estação *D’Orsay*, em Paris, onde hoje funciona um dos principais museus franceses. Segundo Kiefer (2001), a reciclagem da *Gare d’Orsay* é um marco da arquitetura dos anos 80, pois significa uma nova atitude em relação aos centros históricos e seus edifícios representativos.

Como mostrado Tabela 1, a análise no nível nacional foi realizada em cinco localidades, quatro na região sudeste e uma na região sul do país: Juiz de Fora, Mariana, Ouro Preto, em Minas Gerais; Vila Velha, no Espírito Santo e Curitiba, no Paraná.

Tabela 1: Localidades analisadas em nível nacional

Cidade	Localização da estação	Uso
Curitiba - PR	Bairro Rebouças	Shopping/Museu
Juiz de Fora - MG	Centro	Museu
Mariana - MG	Centro	Estação
Ouro Preto - MG	Barra	Estação
Vila Velha - ES	Argolas	Museu

FONTE: elaborado pela autora

Na cidade de Curitiba, foi feita a análise da antiga área ferroviária da R.V.P.S.C. - Rede Viação Paraná Santa Catarina. As modificações para a reutilização foram intensas, tendo sido construído no local do antigo pátio de manobras um dos principais *Shoppings Centers* da cidade. As instalações da antiga estação foram recuperadas e no local funciona um Museu Ferroviário.

Nas cidades de Mariana e Ouro Preto, Minas Gerais, as estações foram recuperadas pela empresa Vale. Assim como as estações das duas cidades, também foram recuperados os trilhos, as estações intermediárias e o próprio funcionamento do ramal, como trem turístico. E em Vila Velha, Espírito Santo, a antiga estação da Estrada de Ferro Vitória a Minas também foi restaurada pela empresa Vale sendo que, no local funciona um Museu Ferroviário, um salão para exposições e um restaurante.

Também foi analisada a situação atual do complexo ferroviário das estações da Estrada de Ferro Central do Brasil e Estrada de Ferro Leopoldina, na área central da cidade de Juiz de Fora. Como na cidade de Curitiba, o local do antigo pátio de manobras é utilizado com uma função diferente da original, é onde está localizado o prédio sede da Prefeitura de Juiz de Fora e a empresa MRS Logística, além do estacionamento destas. Em um dos edifícios ferroviários funciona o Museu Ferroviário, em outro uma escola de artes e os outros prédios são administrativos.

Para análise da decisão de recuperar, foram investigadas as iniciativas que levaram a essa decisão e as adaptações físicas necessárias no imóvel para a nova finalidade.

E, para a análise do reuso, foi feita uma avaliação do resultado dessas novas atividades em imóvel de valor histórico, assim como se esse resultado procurou preservar a integridade e a história do patrimônio ferroviário.

As referidas instalações, em solo nacional, foram visitadas para levantamento *in loco* através de observação das edificações e de entrevistas às comunidades circunvizinhas a essas localidades.

3 A LOCOMOTIVA HISTÓRICA

3.1 DEFINIÇÕES

O Manual de Preservação de Estações Ferroviárias Antigas, da antiga Rede Ferroviária Federal, BRASIL (1991), descreve a preservação ferroviária:

Podemos considerar a preservação no contexto ferroviário como um conjunto de medidas orientadas para a salvaguarda ou recuperação de testemunhos do patrimônio histórico e cultural das ferrovias nas mais diversas regiões do país, compreendendo a conservação, restauração e revitalização desses bens.

A conservação consiste na defesa preventiva do bem histórico contra possíveis descaracterizações ou demolições; a restauração diz respeito à correção de deformidades ocorridas ou reconstituição de partes afetadas; a revitalização refere-se a sua utilização, imprimindo-lhe novas funções compatíveis com suas características.

A Carta de Lisboa sobre a Reabilitação Urbana Integrada, documento elaborado no âmbito do Primeiro Encontro Luso-brasileiro de Reabilitação Urbana (1995), define como Restauração:

Obras especializadas, que têm por fim a conservação e consolidação de uma construção, assim como a preservação ou reposição da totalidade ou de parte da sua concepção original ou correspondente aos momentos mais significativos da sua história, (...)

Portanto, restauração é o conjunto de trabalhos realizados por especialistas que têm como finalidade a conservação e a consolidação de uma construção, assim como a sua preservação, e consiste em resgatar, integral ou parcialmente, a sua concepção original ou os momentos mais importantes da sua história.

A Carta de Lisboa também define Revitalização Urbana:

Engloba operações destinadas a relançar a vida econômica e social de uma parte da cidade em decadência. Esta noção, próxima da reabilitação urbana, aplica-se a todas as zonas da cidade sem ou com identidade e características marcadas.

Essas ações devem ser capazes de impulsionar a vida econômica e social de uma parte da cidade em declínio.

Das definições apresentadas na Carta de Lisboa (1995), pode-se concluir que a preservação é uma ação multidisciplinar, envolvendo uma série de especialistas de diversas áreas, nas mais variadas esferas, estando intimamente atrelada à preservação.

Num conceito de preservação mais amplo, pode-se afirmar que todas as épocas têm que ser respeitadas, uma vez que representam cada uma delas um momento histórico (BRASIL, 1991).

Pode-se considerar o termo requalificação urbana como sendo um instrumento que contribua para a melhoria das condições de vida das populações, como descreve Moura *et al* (2005):

A requalificação urbana é sobretudo um instrumento para a melhoria das condições de vida das populações, promovendo a construção e recuperação de equipamentos e infraestruturas e a valorização do espaço público com medidas de dinamização social e econômica. Procura a (re)introdução de qualidades urbanas, de acessibilidade ou centralidade a uma determinada área (sendo frequentemente apelidada de uma política de centralidade urbana).

3.2 ENCARRILHANDO

3.2.1A Ferrovia

Em meados do século 6 a.C. foi construída uma trilha de pedra, com seis quilômetros de extensão, que atravessava a península do Peloponeso, localizada no sul da Grécia, chamada *Diolkos*, mostrado na Figura 1. Essa estrutura era utilizada para transportar navios tendo sido usada até o século 9 a.C.. Esse é o primeiro registro existente de transporte nos moldes de uma ferrovia (ICOMOS, 1999).



Figura 1: Diolkos

Fonte: <http://www.euroheritage.net/diolkos.shtml>

No século XV as estradas de ferro possuíam veículos e trilhos de madeira usados, principalmente, pela mineração (ICOMOS, 1999).

No século XVII as ferrovias começam a transportar cargas maiores, os vagões aumentam de tamanho e passam a ser puxados por cavalos. No final do século, as rodas de madeira foram substituídas por rodas de ferro e as ferrovias de madeira e de pedra começam a desaparecer lentamente (ICOMOS, 1999).

Em 1802, dois mecânicos ingleses, *Richard Trevithick* e *Andrew Vivian*, construíram uma “diligência a vapor para estrada”. Tratava-se de uma máquina pesada, com aros de ferro, que não andava. Após colocar o veículo sobre os trilhos, nas minas de *Penydarren*, País de Gales, surgiu a primeira locomotiva a vapor da história. Era um equipamento muito potente, porém muito lento, tendo percorrido 14,5 Km em 4 horas e 5 minutos (SILVA FILHO, 2011).

O problema da baixa velocidade persistiu por muitos anos. Em 1825 ocorreu a primeira aplicação prática da locomotiva a vapor, com o transporte misto de 600 passageiros, 64 toneladas de carga em 34 vagões (SILVA FILHO, 2011).

Com a abertura da ferrovia *Liverpool & Manchester Railway*, em 1830, na Inglaterra, surge o protótipo da ferrovia moderna, segundo alguns

historiadores. A ferrovia possuía trilhos especializados e tração mecânica, transportava carga e passageiros (ROBINNS, 1998, apud ICOMOS, 1999). Foi feito um concurso de locomotivas e a vencedora foi a locomotiva *Rocket*, tendo andado com velocidade média de 57 km por hora.

A ferrovia foi uma forma dominante de transporte terrestre no século XIX e contribuiu para o crescimento econômico de diversas regiões. A sua influência foi sentida, também, nos países industrializados posteriormente, como o Brasil, que teve suas primeiras linhas abertas em 1852 (ICOMOS, 1999).

3.2.2 A Ferrovia no Brasil

Até o ciclo do ouro, final do século XVII, o nível de atividade econômica brasileiro era bastante primário e o transporte de tração animal e o fluvial eram suficientes para atender a demanda existente. No ciclo do café, segunda metade do século XVIII, houve uma maior interiorização das atividades.

A primeira linha férrea construída no Brasil iniciava no fundo da Baía da Guanabara, na Praia da Estrela, onde ficava o Porto Estrela e a estação de Guia de Pacobaíba, até a estação terminal em Frágoso, próximo a Raiz da Serra de Petrópolis. Foi inaugurada em 1854 e recebeu o nome de Estrada de Ferro Petrópolis, ou Estrada de Ferro Barão de Mauá, com 14,5Km de extensão, com bitola de 1,68m e transportava carga e passageiros. Essa ferrovia foi construída por Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá (VASQUEZ, 2007).

A segunda ferrovia brasileira, Recife *and* São Francisco *Railway*, no estado de Pernambuco, foi construída por ingleses e inaugurada em fevereiro de 1858, com 31,5Km de extensão e bitola de 1,60m (BRASIL, 2011).

Em 29 de março de 1858 é inaugurada a terceira ferrovia brasileira, a Estrada de Ferro D. Pedro II. Segundo Campos (2008):

Partindo da corte imperial, abria ao tráfego 27 km que se multiplicariam para cumprir os termos do seu contrato que exigiam seu prolongamento até o Rio São Francisco, em Minas Gerais (Linha Centro ou linha principal), e até São Paulo (Ramal). Seu traçado estratégico - atendendo à corte e às três principais províncias e

depois aos três estados mais ricos da federação e suas capitais - contribuiu para torná-la a principal ferrovia brasileira.

Em sua fase áurea, a ferrovia D. Pedro II tornou-se um marco, uma referência na paisagem urbana nacional, sendo frequentada por todas as classes sociais. Brasil (2011) relata essa importância:

A Estrada de Ferro D. Pedro II, através do trabalho dinâmico de seus operários e técnicos, transformou-se, mais tarde (1889) na Estrada de Ferro Central do Brasil, um dos principais eixos de desenvolvimento do país.

Em 16 de março de 1957, autorizada pela Lei nº 3.115, foi criada a Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA. Foi formada pelo agrupamento de 18 ferrovias regionais, e seu principal objetivo era promover e administrar os interesses da União no setor de transportes ferroviários. Entre essas ferrovias, encontravam-se a Estrada de Ferro Leopoldina e a Estrada de Ferro Central do Brasil.

Após estudos realizados pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, no ano de 1992, a RFFSA foi incluída no Programa de Desenvolvimento Nacional de Desestatização. Esse programa recomendava a transferência de todo o serviço de transporte ferroviário de carga para o setor privado. (BRASIL, 1991)

A transferência ocorreu no período de 1996/1998, com maior ênfase no ano de 1997 (SUCAR, 2012), quando foram estabelecidas seis malhas regionais. Os ativos operacionais dessas malhas seriam cedidas por concessão pela União por 30 anos, através de licitação e outros trinta anos por arrendamento.

A partir do Decreto nº 3.277, de 7 de setembro de 1999, iniciou-se a dissolução da RFFSA. E em 22 de janeiro de 2007, através de medida provisória nº 503, convertida em 31 de maio de 1999 na Lei 11.483 a RFFSA foi extinta (SUCAR, 2012).

Após essa data, o Governo Federal assume a empresa e começa “o processo de inventário dos bens, direitos e obrigações da extinta RFFSA”. (BRASIL, 2012). Esse inventário é coordenado e supervisionado pelo Ministério dos Transportes.

Para fazer o levantamento e a identificação dos bens, direitos e obrigações da extinta RFFSA foi criada uma inventariança. Os bens móveis da extinta RFFSA passaram a fazer parte do patrimônio do Departamento Nacional de Infra-Estrutura dos Transportes (DNIT).

Com essa transferência, os bens imóveis não operacionais foram vendidos ou aproveitados “em programas de regularização fundiária e habitações de interesse social” (BRASIL, 2012), com o objetivo de atender a população de baixa renda.

3.2.3 A Ferrovia em Juiz de Fora

As estradas de ferro deveriam passar onde houvesse riquezas para serem transportadas. Com a chegada da ferrovia na cidade de Juiz de Fora “suas funções de centro econômico polarizador da Zona da Mata foram reforçadas” (GIROLETTI, 1988).

Os trilhos da Estrada de Ferro D. Pedro II– E.F.D.P.II - chegaram a Juiz de Fora em 1875. Segundo Campos (2008), o traçado da ferrovia era semelhante ao da antiga estrada colonial existente até o porto do Rio de Janeiro e oferecia transporte mais barato aos cafeicultores da região.

A primeira estação ferroviária da Estrada de Ferro D. Pedro II de Juiz de Fora foi implantada na localidade de Rio Novo, atual bairro Mariano Procópio, no período de 1875/1876, onde funcionava a Estação da Rodovia União e Indústria, Figura 2. Esta edificação ficava distante cerca de três quilômetros do centro urbano (MOREIRA, 2007).



Figura 2: Estação da Rodovia União Indústria
 Fonte: www.mariadoresguardo.com.br

A Estação da Estrada de Ferro D. Pedro II, no núcleo urbano, só foi construída em 1877. Em 1906 foi inaugurada uma nova edificação da estação ao lado da primeira, que foi demolida em meados do século XX (MOREIRA 2007).

Em 1871, a Companhia Estrada de Ferro Leopoldina obteve autorização para construir uma linha ligando Porto Novo do Cunha, onde aconteceria o entroncamento com a E.F.D.P.II, até Leopoldina, na Zona da Mata Mineira.

Uma nova estação foi inaugurada em Juiz de Fora, em 1884, pela Companhia Estrada de Ferro Juiz de Fora a Piau que, após ser vendida em 1881, teve seu controle passado para a Estrada de Ferro Leopoldina em 1888 (GIESBRECHT, 2011).

A Estação da Leopoldina se localizava em frente, porém do outro lado da linha, da Estrada de Ferro Central do Brasil, no centro urbano, sendo a primeira edificação bastante simples, substituída por um novo prédio, mais imponente no ano de 1929. Sua localização pode ser vista na Figura 3.

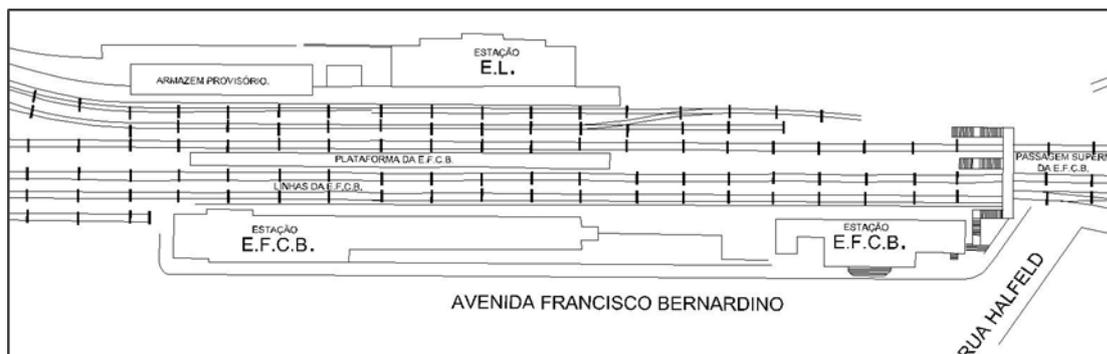


Figura 3: Localização das estações ferroviárias
 Fonte: croqui realizado pela autora

3.3 CONTEXTO

A Lei Federal nº 10.257, de julho de 2001 – Estatuto das Cidades possui três instrumentos que “buscam soluções para o crescimento desordenado das cidades” (BRASIL, 2005): o Plano Diretor, a Regularização Fundiária e a Reabilitação dos Centros Urbanos.

O objetivo do Plano diretor é criar diretrizes para o desenvolvimento ordenado das cidades. A Regularização Fundiária tem como objetivo, a legalização das ocupações de áreas urbanas consolidadas, em assentamentos precários (BRASIL, 2005).

A Reabilitação dos Centros Urbanos tem como principal objetivo combater o déficit habitacional urbano.

Dentro destes princípios devem-se considerar as áreas portuárias e ferroviárias localizadas, em sua maioria, nas áreas centrais das cidades. Essas áreas industriais encontram-se abandonadas ou obsoletas e, em função disso, desconectadas da malha urbana. Formam verdadeiras fronteiras urbanas com seus territórios isolados ou causadores de isolamento.

De acordo com Gouvêa e Ribeiro, 2004:

Os imóveis da RFFSA formam um conjunto considerável de terras vazias e edificações nos centros urbanos, de áreas ocupadas irregularmente por população de baixa e alta renda, ocupações nos limites de trilhos, em áreas non aedificandie em áreas de proteção ambiental em todo Brasil.

Suas grandes estruturas devem ser integradas ao contexto urbano, para que deixem de representar barreiras físicas ao desenvolvimento da região em que estão inseridos.

Muitos exemplos de reabilitação dessas grandes áreas industriais veem acontecendo no Brasil e no Mundo. Algumas intervenções pontuais de transformação desses equipamentos apresentam requalificação do entorno imediato (Museu d'Orsay), em outras essa requalificação não acontece (Estação da Luz – SP).

Em sua grande maioria, após a reabilitação, ocorre um abandono de suas funções originais, com o surgimento de espaços de lazer, cultura, gastronomia ou eventos.

Muitas dessas intervenções têm a participação e o desenvolvimento de política urbana, como é o caso das instalações existentes no Rio de Janeiro, Recife/Olinda, Natal e Porto Alegre (BRASIL 2005).

3.3.1 Porto do Rio de Janeiro

Segundo Brasil, 2005, “o Porto do Rio de Janeiro foi a primeira obra de infra estrutura publica de transportes do País a ser construído pelo governo republicano”, foi inaugurado em 1910 junto com uma grande reforma urbanística na cidade.

Porém, com a evolução tecnológica o porto ficou obsoleto e entrou em desuso, o que acarretou o esvaziamento econômico dos bairros vizinhos. Em consequência, esses bairros se degradaram acarretando o êxodo residencial. Os imóveis ficaram desocupados ou subutilizados e a região sofreu ocupações irregulares.

3.3.1.1 Porto Maravilha

Trata-se de uma Operação Urbana, apoio dos Governos Estadual e Federal, que tem como objetivo preparar a Região Portuária para ser integrada ao processo de desenvolvimento da cidade.

Foi criada pela Lei Municipal nº 101/2009 (RIODE JANEIRO, 2010) que tem como finalidade:

promover a reestruturação local, por meio da ampliação, articulação e requalificação dos espaços públicos da região, visando à melhoria da qualidade de vida de seus atuais e futuros moradores e à sustentabilidade ambiental e socioeconômica da área. (RIODE JANEIRO, 2010)

As principais obras para a implantação do projeto são: construção de 4 km de túneis; reurbanização de 70 km de vias e 650.000 m² de calçadas; reconstrução de 700 km de redes de infraestrutura urbana (água, esgoto, drenagem); implantação de 17 km de ciclovias; plantio de 15.000 árvores; demolição do Elevado da Perimetral (4 km); construção de três novas estações de tratamento de esgoto (RIODE JANEIRO, 2010).

Os mais importantes serviços prestados serão: conservação e manutenção do sistema viário; conservação e manutenção de áreas verdes e praças; manutenção e reparo de iluminação pública e calçadas; execução de serviços de limpeza urbana; implantação de coleta seletiva de lixo; manutenção da rede de drenagem e de galerias universais; manutenção da sinalização de trânsito; instalação e conservação de bicicletários; manutenção e conservação de pontos e monumentos turísticos, históricos e geográficos (RIODE JANEIRO, 2010).

Na região de implantação do projeto existem muitos imóveis públicos federais que perderam suas funções originais, seja em função da modernização das atividades portuárias, seja em função da transferência das atividades para outros locais, que possuem potencial para renovação. Para tanto foi realizada uma parceria entre o Governo Federal e a prefeitura do Rio de Janeiro, com esse objetivo.

É esperado que após a implantação do projeto o processo de degradação da região seja revertido.

3.3.2 Recife e Olinda

Esse projeto faz parte de uma Operação Urbana, realizada pelas prefeituras de Recife, Olinda, o governo do Estado de Pernambuco e o

Governo Federal, com participação Organização Social Núcleo de Gestão do Porto Digital (NGPD). Seu objetivo é a reabilitação urbana e ambiental da região central de Recife/Olinda.

Foram propostas intervenções urbanísticas na faixa litorânea entre os centros históricos dessas cidades, com restauro de monumentos e edificações, além de reaproveitamento de áreas subutilizadas. Segundo Brasil, 2005, o projeto propõe mais do que construir novos espaços, “trata-se da expansão das próprias cidades de Recife/Olinda, ocupando áreas extremamente bem localizadas e mal utilizadas.

O projeto foi dividido em três zonas: ZI – Zona de Intervenção, ZE – Zona de Enquadramento e ZA – Zona de Abrangência.

Figuerola, 2006, descreve a Zona de Intervenção do projeto:

“Zona de Intervenção” foi dividida em 12 setores, cada um com um projeto específico. São terrenos ociosos, ocupados por assentamentos precários ou com usos passíveis de desativação, caso do Porto do Recife e dos cais José Estelita e Santa Rita.

Segundo Figuerola, 2006, a arquiteta coordenadora geral do projeto, Amélia Reynaldo afirma:

É semelhante ao que foi feito em outros portos do mundo como, por exemplo, os de Gênova, Barcelona, Roterdam, Hamburgo, Liverpool, Marselha e Buenos Aires.

A Zona de Enquadramento corresponde às áreas próximas a Zona de Intervenção e a Zona de Abrangência corresponde as áreas do entorno das Zonas de Intervenção e de Enquadramento.

3.3.3 Natal

O projeto do Bairro da Ribeira faz parte do Plano de Reabilitação das Áreas Urbanas Centrais, do Ministério das Cidades, a área de intervenção é formada pelo pátio da estação ferroviária.

Segundo Meire (2009) vale ressaltar “o Projeto de Modernização do Sistema de Trens Urbanos de Natal, desenvolvido pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU –, cujo objetivo principal é tornar o transporte na

região metropolitana da cidade mais moderno, eficiente e seguro”. Esse projeto irá contribuir para a integração do bairro ao restante da cidade.

Existe a intenção de interligar o projeto do Bairro da Ribeira ao projeto que prevê a implantação de um Terminal Pesqueiro em área contígua do Porto de Natal, que passará a contar com área de 22 mil m², “integrando projeto com a proposta de atracação de barcas e com as necessidades de expansão do porto” (BRASIL 2005), fazendo a integração trem-barco-ônibus.

A capacidade de reabilitação urbana do centro, junto com a geração de renda e emprego é um dos principais pontos desse projeto

3.3.4 Porto Alegre

O projeto prevê a abertura do acesso ao Lago Guaíba, o que permitirá o acesso à área portuária da cidade e a recuperação dos galpões existentes nessa região, o que permitirá o desenvolvimento de atividades culturais, de lazer e turismo (BRASIL 2005).

A ideia central do projeto é segundo os participantes do consórcio (MELENDEZ 2011):

o setor portuário se reintegrará à vitalidade e à riqueza da área central do município e a devolução da beira-rio ao usufruto da cidade conterà o declínio do local”, avaliam os participantes do consórcio.

Concomitante a esse projeto existe o projeto Bonde Histórico, que propõe o resgate da memória do transporte coletivo em Porto Alegre, que consiste na criação de um Centro de Memória do Transporte Público Porto-Alegrense, estações de Embarque e Desembarque e a linha do Bonde Histórico, que irá resgatar o antigo trajeto do bonde (BRASIL 2005).

3.4 PAISAGENS

3.4.1 Paisagem Internacional – Estação D’Orsay – Paris – França

O *Palais D’Orsay* foi construído entre 1810 e 1838 e junto com o edifício do Quartel da Cavalaria, ocupava a área onde, anos depois, foi instalada a

Gare D'Orsay. Em 1871, durante a revolta chamada “Comuna de Paris”, o local onde ficavam localizados foi totalmente incendiado. Os parisienses conviveram com essas ruínas até as vésperas da Feira Mundial de 1900 (MUSÉE D'ORSAY, 2011).

O governo francês cedeu o terreno para a empresa ferroviária *Orleans* construir uma gare no local das ruínas do *Palais D'Orsay*. Com isso, a empresa passaria a ter uma estação na região central, além da remota *Gare d'Austerlitz*.

Em 1898 foi escolhido o projeto do arquiteto *Victor Laloux*. Tratava-se de um projeto complexo, construir um edifício industrial na vizinhança do *Louvre* e do *Palais de la Légion d'Honneur*, em área elegante da cidade de Paris, na margem esquerda do rio Sena (MUSÉE D'ORSAY, 2011). Em COLLÈGE EMMANUEL SALDÈS (2011) pode-se perceber a importância da expansão dessa linha férrea para a recepção dos visitantes da Feira Mundial:

Ancien terminus de la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans, la gare a pour vocation originelle d'accueillir les visiteurs de l'Exposition universelle de Paris, et les délégations étrangères qui se rendent à Paris. Elle permettainsi de prolonger jus qu'au cœur de Paris les lignes de la Compagnie d'Orléans, quis ouffraient de la position excentrée de la gare de Paris-Austerlitz.

(Terminal da antiga Companhia Ferroviária de Paris a Orleans, a estação tem vocação original para receber os visitantes para a Exposição de Paris, e delegações estrangeiras que viajam para Paris. E permitiu estender para o coração de Paris linhas da Companhia de Orleans, que sofreu com a posição periférica da estação Paris-Austerlitz.)

Na Figura 4 pode-se observar, na lateral direita, a edificação da Gare d'Orsay, às margens do rio Sena. Na outra margem do rio observa-se o jardim de Tuileries e o Louvre.



Figura 4: Vista aérea da Gare e Hotel d'Orsay, no centro de Paris, às margens do Rio Sena, em frente ao Jardim de Tulleries e do Louvre
Fonte: Livro: "Orsay de la gare au musée" – Museu d'Orsay, página 14

Em dois anos foram construídos o hotel e a estação. A estrutura metálica foi finamente revestida, em seu exterior, em pedra. Em seu interior, as mais modernas técnicas foram utilizadas: rampas e elevadores para as bagagens, elevadores para passageiros, serviços de recepção no térreo, e tração elétrica. Foi construído um pórtico contínuo ao hall de entrada do grande salão com as seguintes dimensões: 32 metros de altura, 40 metros de largura e 138 metros de comprimento, mostrado na Figura 5 (MUSÉE D'ORSAY, 2011).



Figura 5: Vista da Gare d'Orsay
Fonte: Musée d'Orsay, Disponível em: <http://www.musee-orsay.fr/en/collections/history-of-the-museum/the-station.html>

De 1900 a 1939, a *Gare D'Orsay* foi a principal estação ferroviária do sudoeste francês.

A partir dessa época, com o desenvolvimento tecnológico, suas plataformas se tornaram demasiadas curtas para os trens modernos e a estação passou a servir apenas aos subúrbios (MUSÉE D'ORSAY, 2011). Fosseyeux (2009) comenta sobre a desatualização da gare:

Já em 1938, a junção das duas pistas das estações subterrâneas de *D'Orsay* e *Austerlitz* havia provado estar saturada nos horários de pico. Para as linhas de rede, surgiu outro problema: as plataformas de *D'Orsay* não poderiam receber os trens de mais de doze carros, enquanto as novas locomotivas possuem dezesseis. A Estação da *Belle Époque* foi, portanto, condenada e a *Gare d'Austerlitz*, em 02 de novembro de 1939, tornou-se a extremidade principal da grande rede. O tráfego suburbano permaneceu em *Orsay* até 1958.

Após a desativação da *Gare D'Orsay*, a edificação foi utilizada para diversos fins: centro de correio para o envio de pacotes para prisioneiros de guerra durante a Segunda Guerra Mundial, locação de filmagens (MUSÉE D'ORSAY, 2011), estacionamento de veículos e depósito. Na Figura 6, pode-se observar o interior da gare transformada em estacionamento.

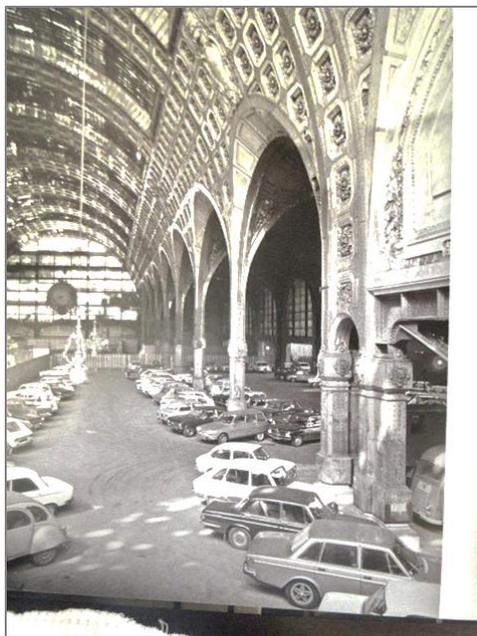


Figura 6: Vista interior da Gare transformada em estacionamento
Fonte: Livro: "La gare d'Orsay the Orsay station" - Museu d'Orsay , pag. 23

Após longos anos de subutilização, em 1972 a Gare foi completamente abandonada. A Figura 7 apresenta imagens interna (a) e externa (b), da gare em estado de abandono.



Figura 7: Vista interna da Gare d'Orsay (a) e Vista externa da Gare d'Orsay abandonada (b)
 Fonte: Livro: "La gare d'Orsay - the Orsay station" - Museu d'Orsay -, pág. 23 e 12, respectivamente

Em 1962, foi criado um concurso para a escolha de um projeto, para a construção de um grande hotel no lugar da gare (FOSSEYEUX, 2009), e, para tanto, a estação seria demolida. Um dos projetos apresentados foi o mostrado na Figura 8, de autoria de Le Corbusier.

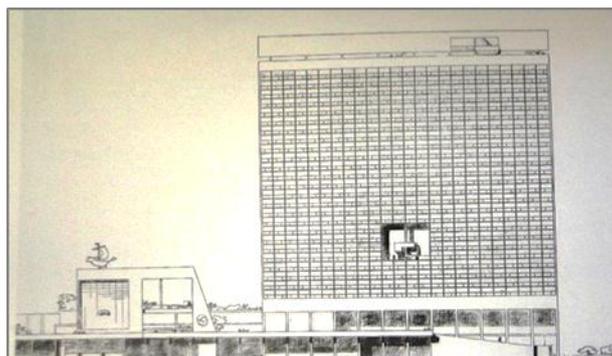


Figura 8: Estudo para a construção do novo hotel d'Orsay, fachada norte.
 Fonte: Arquivo da Fundação Le Corbusier. Livro: "ORSAY de la gare au musée" – Museu d'Orsay, pág. 56

Segundo Kiefer (2001), em 1970 foi autorizada a demolição da antiga estação de trens para a construção do grande complexo hoteleiro. Fosseyeux (2009) explica o processo:

Lentamente, mas com segurança, as autorizações necessárias foram solicitadas, o financiamento havia sido recolhido e o projeto do novo hotel havia recebido a aprovação prévia do Ministro das Infraestruturas.

Porém, em 1971, *Jacques Duhamel*, Ministro dos Assuntos Culturais, se opôs à aprovação definitiva do projeto de construção do grande hotel (FOSSEYEUX, 2009). Após dois anos, em oito de março de mil novecentos e setenta e três, a gare é inventariada como bem dos monumentos históricos franceses, garantindo a integridade total da edificação (MUSÉE D'ORSAY, 2011):

Licença de construção foi, então, recusada e o Departamento de Obras Públicas, depois de vários meses de reflexão, foi direcionado para o estudo de um novo projeto não de uma nova construção, mas para a conservação da Gare d'Orsay e do seu uso por interesse público ou geral. (FOSSEYEUX, 2009)

Em 1979, o governo realiza um novo concurso, para a criação de um museu especializado em arte do século XIX. O projeto vencedor propunha a construção de um novo edifício dentro do antigo, porém respeitando os elementos arquitetônicos pré-existentes. Os elementos seriam reinterpretados de acordo com seus novos usos, como mostrado no corte transversal do projeto arquitetônico, na Figura 9 (MUSÉE D'ORSAY, 2011).

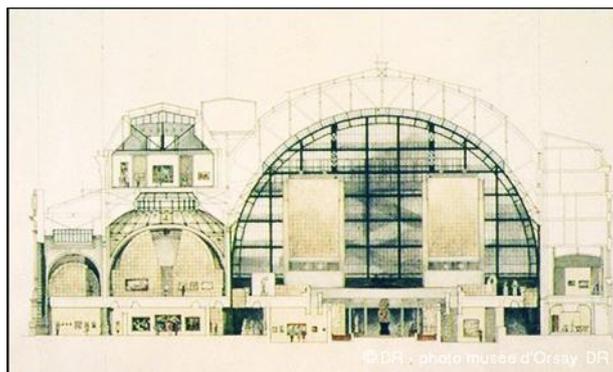


Figura 9: Corte transversal – Museu d'Orsay

Fonte: Disponível em: <http://www.musee-orsay.fr/en/collections/history-of-the-museum/the-station.html>

O grande salão foi destacado e usado como eixo principal (MUSÉE D'ORSAY, 2011). Na Figura 10 pode se observar os trabalhos de restauração do salão principal.



Figura 10: Obra de restauração e adaptação para novos usos da antiga Gare
Fonte: Livro “La gare d’Orsay the Orsay station” - Museu d’Orsay, pág. 23

O próprio edifício passa a ser visto como a primeira “obra de arte” no museu instalado, após a reforma (Figura 11). O Museu *d’Orsay* é considerado, hoje, um dos principais museus da França, tendo recebido, em 24 anos de funcionamento, um total de 66.730.187 visitantes (MUSÉE D’ORSAY, 2011).



Figura 11: Museu d’Orsay
Fonte: arquivo pessoal da autora

3.4.2 Paisagem Nacional

Na análise da paisagem nacional, foram escolhidas estações pelo critério da similaridade. As estações de Curitiba e Juiz de Fora tiveram seus pátios de manobras reutilizados com funções diferentes das originais e, em ambos, foram construídos edifícios de grande porte. Nas duas cidades, o Museu Ferroviário está localizado na edificação da antiga estação ferroviária.

As estações de Ouro Preto, Mariana e Vila Velha possuem em comum a característica de terem sido recuperadas e serem administradas por uma empresa privada, não tendo sido construídas novas edificações em seus pátios de manobras.

3.4.2.1 Estação de Curitiba

A implantação da ferrovia Paranaguá–Curitiba foi um marco de excelência da engenharia ferroviária brasileira pois, na época, foi considerada irrealizável por técnicos europeus (BRASIL, 2011).

A ferrovia possui em 110 km de extensão: 420 obras de arte, 14 túneis, 30 pontes e vários viadutos de grande vão, tem seu ponto mais elevado a 955 m acima do nível do mar (BRASIL, 2011). Seu nome original era Estrada de Ferro Dona Isabel (CARDOVA, 2010), posteriormente Rede de Viação Paraná Santa Catarina (RVPSC). Foi construída no sentido Paranaguá-Curitiba e inaugurada em 17 de novembro de 1883, depois de cinco anos de obra (BRASIL, 2011).

Na Figura 12 pode-se observar a estação de Curitiba, em foto tirada por Marc Ferrez, nos anos entre 1880 e 1885, durante a construção da estrada de Ferro Paranaguá- Curitiba.



Figura 12: Vista estação da Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba
 Fonte: Livro: “Estrada de Ferro do Paraná” de Marc Ferrez. 1880 e 1885. Disponível em:
http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_iconografia/th_christina/icon385665/gallery/index.htm

Rocha (2002) faz a seguinte análise sobre a chegada da ferrovia em Curitiba:

Com a estrada de ferro, o ambiente colonial vai mudando rapidamente na recém-implantada Província, pelas influências, principalmente, do urbanismo à moda europeia e, mais especificamente, “à la Paris”.

A Figura 13 apresenta a imagem da maquete, existente no Museu Ferroviário de Curitiba, que reproduz o prédio da estação, na borda inferior, e o pátio de manobras e demais instalações como na época de sua implantação.

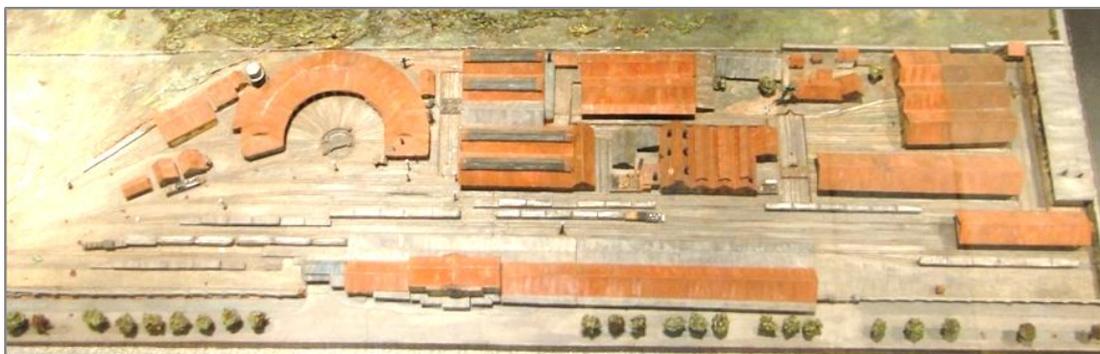


Figura 13: Vista da maquete do Complexo ferroviário da Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba
 Fonte: autora, 2012

Após a implantação da Estrada de Ferro Curitiba-Paranaguá, houve uma mudança da configuração urbana no entorno da praça da estação em função das atividades relacionadas à ferrovia (FENIANOS, 1995).

A estação servia de elo de integração ente o litoral e o interior, sendo as mudanças visíveis como relata Rocha (2002):

... conhecimento técnico sistematizado, formação de mão de obra especializada, critérios e estilos administrativos e de indústria, como também no desenvolvimento econômico do Estado – visto que trens facilitavam a movimentação de cargas, especialmente de mate, madeira e animais; e no crescimento da cidade, que foram acelerados com a chegada dos primeiros trens à cidade. As mudanças são visíveis e sentidas pelo fato da estação servir como elo de integração litoral-interior, ... , critérios e estilos administrativos e de urbanismo à base do sistema francês, aumento sensível do comércio e da indústria, como também no desenvolvimento econômico do Estado... ; e no crescimento da cidade, que foram acelerados com a chegada dos primeiros trens à cidade.

Pode-se observar essas mudanças na Figura 14, em fotografia da av. Barão do Rio Branco, com o prédio da Estação Ferroviária ao fundo.



Figura 14: Vista da Rua Barão do Rio Branco, no início do século XX
Fonte: IPPUC (2002) de YaMawaKI e Duarte, 2008

Em 1972 a estação ferroviária foi desativada. Yamawaki e Hardt (2008) relatam as consequências da desativação da estação ferroviária:

Em 13 de novembro de 1972, a estação ferroviária foi desativada. Apenas alguns trens turísticos, com destino a Lapa, utilizaram a estação até os anos de 1980. Neste período seu entorno entrou em processo de desvalorização e esvaziamento, pois, conforme Duarte (2007), a estação ferroviária era importante não só por sua função interna, mas pelo dinamismo que imprimia ao seu entorno imediato.

Depois da desativação, o centro comercial da cidade se desloca para outros pontos da cidade, inclusive para as proximidades da nova

Rodoferroviária, inaugurada em 13 de novembro de 1972. Em 1985, a antiga Estação de Trem de Curitiba passa a ser Museu Ferroviário. O local fica deserto, pois perde sua primeira e principal utilidade para a qual foi projetada e construída. (ROCHA, 2002).

Com a desativação da estação, a região deixa de ser frequentada, até que entra em abandono total (ROCHA, 2002).

Iacomini (1998) descreve a situação da região da estação ferroviária após a sua desativação:

A região da antiga estação de trem era uma das mais perigosas do centro da cidade. Escuras e desertas desde que os trens deixaram de passar por ali, suas ruas serviam como ponto para ladrões de carro, batedores de carteira e outros marginais. O próprio edifício centenário da estação estava quase às moscas — apenas duas repartições da Rede Ferroviária Federal funcionavam no local (IACOMINI, 1998).

A Figura 15 apresenta o estado da edificação da estação ferroviária no período em que a estação esteve desativada.



Figura 15: Fachada externa da estação ferroviária de Curitiba
 Fonte: Acervo da Secretaria de Cultura do Estado do Paraná. Foto da autora, 2012

Para tentar reverter essa situação, foi criada a Lei Municipal nº 5.234, em 10 de dezembro de 1975, que transformou a porção do bairro Rebouças, próximo à estação, em Setor de Recuperação, incentivando o uso residencial de média densidade (YAMAWAKI e HARDT, 2008).

O espaço urbano da estação ferroviária foi se readequando aos novos tempos, com as mudanças efetivas em seus usos. Deixou de servir ao transporte passando a funcionar, mais intensamente, como local de consumo.

Em 1990, a Rede Ferroviária Federal incorporou a Rede de Viação Paraná-Santa Catarina (SCHIMINSKI, 2009).

Em novembro de mil novecentos e noventa e sete, foi inaugurado na antiga estação ferroviária o Estação *Plaza Show*, como mostra a Figura 16, após uma concessão do espaço pela RFFSA (YAMAWAKI, 2010).

O empreendimento ocupou todo o espaço do pátio, assim como a vetusta Estação de Curitiba e seus antigos armazéns (DESTEFANI, 2011). A arquitetura original foi conservada (ROCHA, 2002), com a preservação das fachadas da antiga estação, tombada como patrimônio histórico desde 1976.

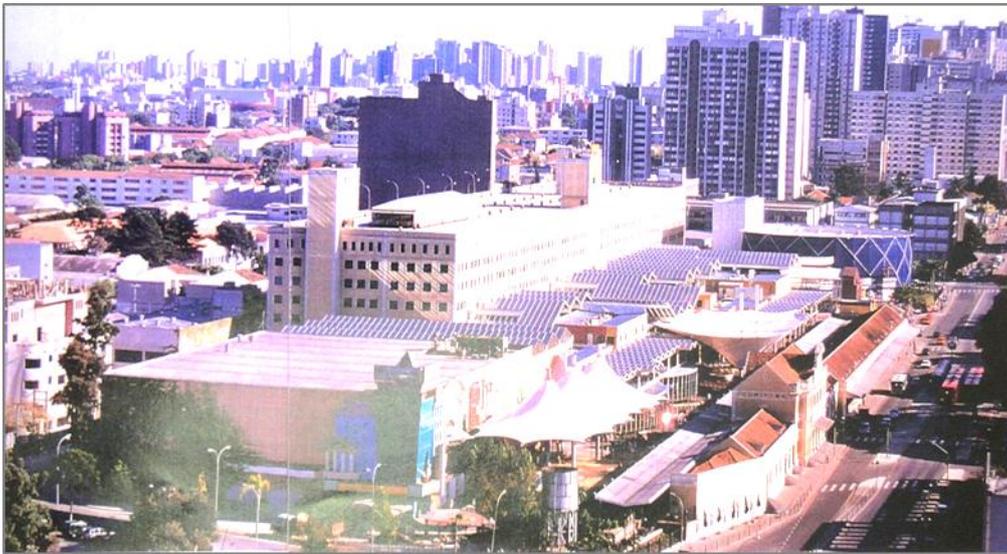


Figura 16: Estação Plaza Show

Fonte: Acervo da Secretaria de Cultura do Estado do Paraná. Foto da autora, 2012

O investimento feito por empresas privadas foi próximo de 100 milhões de reais, para transformar o local em um dos centros de lazer mais modernos do país (IACOMINI, 1998), com poucas lojas comerciais e uma grande área de entretenimento com boliche, cinemas e vários jogos eletrônicos, inspirado em iniciativa semelhante existente em algumas cidades norte-americanas (ROCHA, 2002). No prédio da antiga estação fica instalado o Museu Ferroviário.

Após a implantação desse novo empreendimento, com o aumento do fluxo de pessoas e nova iluminação na região, houve uma diminuição da criminalidade e valorização dos imóveis vizinhos (IACOMINI, 1998).

A intenção era que o Estação *Plaza Shopping* fosse acessível a todas as classes sociais, porém, segundo Rocha, 2002:

O caos – resultado da crise, entendida não no seu sentido de violência, mas sim de “distúrbio de hábito” (PARK, 1979, p. 50) – implanta-se com rapidez, principalmente pela mistura de classes sociais que buscam aí novas possibilidades de lazer. (PARK, apud ROCHA, 2002).

A região passa a ser cada vez menos utilizada, e “começa a sofrer o abandono a que tantos anos esteve submetida. Fracasso total do empreendimento” (ROCHA, 2002). Até que em 2000 o espaço é comprado pelo grupo *Polloshop*, um dos maiores aglomerados de shopping de desconto no Paraná. Com isso o empreendimento é transformado em um shopping de desconto e varejo, com opção de lazer, uma forma mais convencional no Brasil (ROCHA, 2002). Algumas características do antigo empreendimento foram mantidas, como as catracas nos locais de acesso, embora o acesso fosse livre. Essa existência permanecia como o símbolo de “um espaço urbano estigmatizado como ruim, catastrófico, mal frequentado...” (ROCHA, 2002).

Mesmo com as modificações, a área não perde o estigma do empreendimento anterior (ROCHA, 2002) e continua não sendo atrativo para os consumidores.

Em 2002 o espaço é assumido por um novo grupo. Mudando novamente as características do empreendimento, o espaço passa a ser reconhecido como um *Shopping Center*. O empreendimento passa a chamar-se Estação *Shopping*.

As obras de acréscimo, em sua parte exterior remetem ao conceito de arquitetura neoclássica do Museu d’Orsay em Paris, reportando os consumidores às antigas estações ferroviárias da Europa do final do século XIX (ROCHA, 2002).

As reformas incluem adaptações ao estilo da antiga construção da primeira estação ferroviária de Curitiba, que abriga o shopping. O prédio, obtido em concessão por 20 anos da Rede Ferroviária Federal, já havia sido restaurado. Agora, os novos proprietários estão negociando com o Patrimônio Histórico a cobertura de alguns locais que estão a céu aberto, para adequar o espaço ao instável e frio tempo de Curitiba (BRASIL, 2011).

Dois anos depois, com um baixo movimento de frequentadores, o local sofreu uma ampla reforma, incluindo novos pavimentos e agregando lojas "âncoras" e ampliando a oferta do espaço comercial, e assim, em 2002, o *shopping* é rebatizado para *Shopping Estação*, em imagem apresentada na Figura 17 (YAMAWAKI, HARDT, 2008).



Figura 17: Shopping Estação
Fonte: <http://rs-engenharia.com.br/obra/shopping-estação/>

Em 2007 é inaugurado o Centro de Convenções da Embratel o “Estação Embratel *Convention Center*”, com investimentos de cerca de R\$ 75 milhões do grupo K&G (SHEFFER, 2009).

Após a inauguração do centro de convenções, a BR Malls, maior empresa do setor (*Shopping Center*) no país, com 34 unidades, comprou o Shopping Estação e fez novas modificações em sua estrutura (SHEFFER, 2009). Na Figura 18, pode-se observar a maquete em exposição no shopping: em primeiro plano, a antiga estação ferroviária, ao seu lado direito e aos fundos o complexo construído sobre a área de manobras e trilhos.

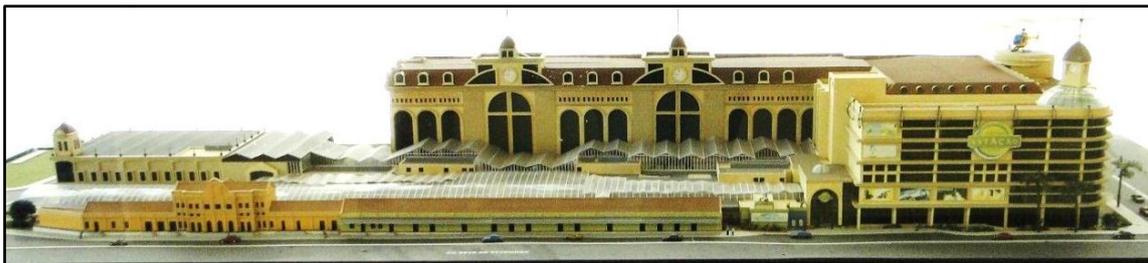


Figura 18: Maquete do Shopping Estação existente no Museu Ferroviário de Curitiba
Fonte: autora, 2012

SHEFFER (2009) relata o aumento no fluxo de pessoas após as obras no interior e no entorno do empreendimento:

Os investimentos feitos no Estação, segundo Bernardes, somados às novidades do mix de lojas, à consolidação do centro de convenções (que completou cinco anos) e às mudanças no entorno do empreendimento, foram responsáveis por um aumento “ex-cepcional” no fluxo de pessoas nos últimos 24 meses. Na época da compra, a média era de 840 mil pessoas por mês. “Não é normal um crescimento nessa magnitude, ainda mais considerando que entraram dois novos concorrentes no mercado.”

Na Tabela 2, é mostrada a evolução da ocupação no entorno do Shopping Estação nas décadas de 1900 a 2000, por zonas urbanísticas, e percentuais de lotes modificados:

Tabela 2: Evolução da ocupação do entorno do Shopping Estação nas décadas de 1900 a 2000, por zonas urbanísticas em percentual de lotes modificados

Década	SE-Centro (%)	SE-Rebouças (%)	ZC (%)	ZR4 (%)
1900	0.77	0	0.57	3.81
1910	5.4	0	3.56	3.43
1920	2.34	0	9.46	5.11
1930	6.17	3.72	11.51	4.84
1940	10.11	2.3	17.23	18.58
1950	24.24	19.21	23.93	24.66
1960	14.72	31.72	20.76	12.78
1970	12.46	10.39	5.21	11.33
1980	17.41	29.67	7.39	8.75
1990	14.92	16.19	25.6	14.68
2000	10.61	48.62	6.03	69.73

Fonte: YAMAWAKI, DUARTE 2010

Notas: Zonas urbanísticas:

SE-Centro – Setor Estrutural – compartimento do bairro Centro

SE-Rebouças – Setor Estrutural – compartimento do bairro Rebouças

ZC – Zona Central

ZR4 – Zona Residencial 4

Em uma rápida análise dos resultados apresentados na Tabela 3, percebe-se o significativo decréscimo no ritmo da ocupação ocorrido entre as décadas de 1960 e 1970, quando ocorreu a desaceleração do transporte ferroviário, com a desativação da estação em 1972, independente do zoneamento e mesmo com a lei de incentivo ao uso residencial adotado pela prefeitura em 1975.

Nota-se, com a reutilização do edifício da estação como shopping em 1985, uma grande recuperação do ritmo de ocupação, em especial na ZR4, zona residencial.

3.4.2.2 Estação Ouro Preto e Mariana – Trem da Vale

A construção da ferrovia de Ouro Preto teve seu início em 1883 (FUNDAÇÃO VALE, 2011). A estação de Ouro Preto foi inaugurada em 1888, no bairro da Barra, área mais plana da cidade (GIESBRECHT, 2011). A Figura 19 apresenta a imagem da estação ferroviária e seu entorno, nos anos 20, tendo aos fundos a cidade.

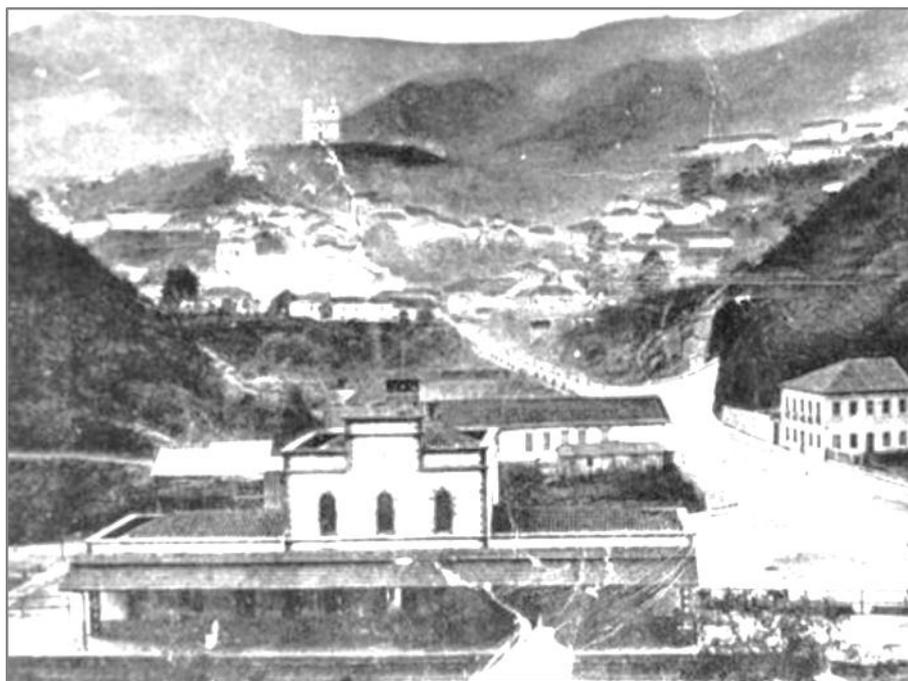


Figura 19: Praça da Estação, provavelmente anos 20
Fonte: autor desconhecido, disponível em
http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_mg_pontenova/ouopreto.htm

A Figura 20 mostra uma vista aérea de um ponto de vista oposta ao da figura anterior, a partir do Morro da Forca. A estação e o pátio de manobras, tendo aos fundos, na parte superior a Avenida Rodrigo Silva.



Figura 20: Vista aérea da estação e pátio de manobras

Fonte: autor desconhecido.

Disponível em http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_mg_pontenova/ouropreto.htm

O prolongamento da ferrovia até a cidade de Mariana foi concluído em 1914, ano em que foi inaugurada a estação desta cidade (FUNDAÇÃO VALE, 2011).

Entre as duas cidades foram implantadas duas estações: Vitorino Dias, que atendia às necessidades da Companhia Industrial Ouro-Pretana (antiga fábrica de tecidos próxima da estação) e Passagem de Mariana, que recebia os equipamentos e produtos para o funcionamento de uma das maiores e mais antigas minas de ouro de Minas Gerais, a Mina da Passagem (FUNDAÇÃO VALE, 2010)

O ramal possui 17.569 metros de extensão, partindo da Estação de Ouro Preto, uma ponte, 4 túneis e duas estações intermediárias, até alcançar a Estação de Mariana.

A cidade de Ouro Preto assume, então, a função de centro acadêmico e educacional, em razão da abertura do ramal ferroviário em julho de 1889 e pela

presença do correio (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1975), e também pela inauguração da Escola de Minas em 12 de outubro em 1876 (DINIZ, 2010).

Com a cidade de Mariana ocorreu um processo similar, ambas as cidades são importantes centros universitários.

Segundo Silva (2005), a implantação da rede ferroviária conferiu uma nova dinâmica à região, pois propiciou maior facilidade de deslocamento e acesso a novas informações. A paisagem foi modificada com a implantação do complexo ferroviário, houve um redirecionamento no crescimento da malha urbana, com a ocupação das áreas mais planas das várzeas.

O ramal de Ouro Preto, mostrado na Figura 21, principiava na Estrada de Ferro Central do Brasil, em Ponte Nova, a 85 km de Mariana, e sua principal finalidade era interligar a capital da província de Minas Gerais à capital do Império, o Rio de Janeiro, esse trecho ferroviário operou até 1980 (FUNDAÇÃO VALE, 2011), quando ainda havia movimento de passageiros que utilizavam trens mistos (GIESBRECHT, 2011).



Figura 21: Mapa do ramal de Ouro Preto

Fonte: CAVALCANTI, Flavio R.. **EFCB - Estrada de Ferro Central do Brasil - 1927 Mapa das ferrovias convergentes**: Conexões da EFCB à EFVM e à Leopoldina em Ponte Nova. Disponível em: <<http://vfco.brazilia.jor.br/mapas-ferroviarios/1927-efcb-Ferrovias-Convergentes-4-Ponte-Nova-EFVM.shtml>>. Acesso em: 12 out. 2012.

O fim da mineração e o cultivo e exportação do café, em São Paulo, fez com que a vila perdesse sua importância econômica. Em 1897 a capital, que

era estabelecida em Ouro Preto, foi transferida para Belo Horizonte, uma cidade moderna e planejada e interligada a outras partes do país por ferrovias, enquanto Ouro Preto estava praticamente isolada pelas montanhas. Com isso a cidade perdeu parte expressiva da população.

Com a desativação do trecho as quatro estações ferroviárias foram ocupadas de forma irregular. A Estação de Ouro Preto, ocupada pela prefeitura local; as duas estações intermediárias: Vitorino Dias, ocupada por um sitiante e a de Passagem de Mariana, ocupada pela família de um ex-maquinista; a Estação de Mariana estava ocupada por uma locadora e um bar (FUNDAÇÃO VALE, 2011). Na área urbana das cidades, boa parte da linha não existia mais, estava asfaltada, em particular na cidade de Ouro Preto.

Em 1985, as estações de Ouro Preto e Mariana foram restauradas e foi implantado um trem turístico entre as duas cidades. Esse trem foi desativado com a privatização do trecho em 1996, pela Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) chegando a ter uma parte dos trilhos retirada (FUNDAÇÃO VALE, 2011).

Em 2004, quando se começou a pensar na reativação do trecho ferroviário entre as duas cidades, o arquiteto Jason Barroso Santa Rosa foi indicado para escolher um valor agregado à função turística desse trem, para que não fosse repetido o insucesso de 20 anos atrás, então junto com o restabelecimento do trem foi proposto um programa de educação patrimonial (FUNDAÇÃO VALE, 2011).

Em meados de 2005 a empresa Vale tomou a decisão de patrocinar a reativação do trecho ferroviário que liga Ouro Preto a Mariana. Para isso foi contratado o Santa Rosa Bureau Cultural (SRBC), um escritório de produção cultural, para a execução de um projeto cultural para a celebração do fato. O SRBC propôs uma série de ações além da recuperação física da ferrovia e das estações das duas cidades.

Assim surgiu o projeto TREM DA VALE que, em 2006, após a reativação da linha férrea, passou a chamar-se PROGRAMA DE EDUCAÇÃO PATRIMONIAL TREM DA VALE.

A primeira etapa da implantação do projeto foi o envolvimento da comunidade das duas cidades e a sensibilização sobre a importância do projeto e os impactos previstos com a implantação do programa.

Na segunda etapa foram feitas as obras de recuperação da estrutura ferroviária, como relatado pela Fundação Vale (2011):

Mantendo-se as características técnicas originais da ferrovia, seu traçado, as obras de arte especiais (pontes, túneis) – e de restauração e adequação das estações de Mariana, Ouro Preto, Vitorino Dias e Passagem de Mariana. Essa etapa inclui o desenvolvimento e realização dos projetos de arquitetura, paisagismo, infraestrutura urbana, design e layout interno dos vagões históricos, exterior e interior das estações.

A Estação de Ouro Preto (Estação Cidadania) é formada pelo casarão da antiga estação, vagões fixos e tenda Cultural da Estação, que ocupam o antigo pátio de manobras, apresentado na Figura 22. No prédio principal fica a exposição museográfica, com fotografias antigas, parte do acervo do Setor Ferroviário do Museu de Ciência e Tecnologia da Escola de Minas da UFOP, uma maquete ferroviária com o trajeto do trem entre as duas cidades, um painel com a evolução urbana de Ouro Preto. Uma sala foi reservada para o registro dos relatos orais de moradores da região e visitantes.

Um dos três vagões é utilizado como biblioteca infanto-juvenil, o outro é um vagão sonoro-ambiental, com instrumentos musicais feitos de sucata. O terceiro vagão é o vagão café, com completa infraestrutura de lazer e gastronomia.

A tenda cultural (antigo circo da estação) é utilizada para atividades do programa de Educação Patrimonial.

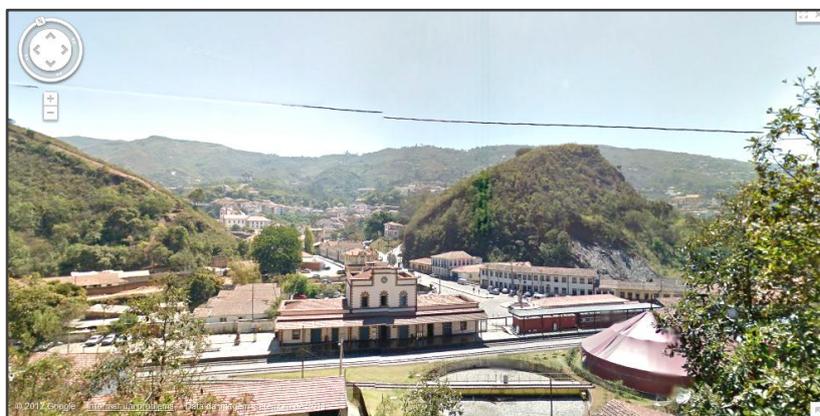


Figura 22: Estação ferroviária de Ouro Preto vista da Avenida Rodrigo Silva, com a cidade ao fundo
Fonte: Google Maps, acesso: 20 de janeiro de 2013

A estação de Mariana (Estação Parque) é formada pelo edifício da antiga estação, vagões fixos e a Praça Lúdico-Musical. Na Figura 23 pode-se ver o prédio principal da antiga estação.



Figura 23: Estação de Mariana

Fonte: FUNDAÇÃO VALE. **Trem da Vale**. Disponível em:< <http://www.tremdavale.org/nggallery/page-91/album-2/gallery-16/?EspaçoMuseográfico>>. Acesso em: 07 set. 2011

Na edificação principal existe uma exposição virtual cujo tema é o trecho ferroviário, um espaço museográfico, apresentando a evolução urbana de Mariana, uma biblioteca infanto-juvenil, uma sala multiuso e uma sala de História, aonde são registrados os depoimentos dos frequentadores do local.

Nos três vagões fixos funcionam: o vagão oficina de vídeo, onde são feitos registros dos relatos dos moradores da região; o vagão dos sentidos que evoca a viagem de trem entre as duas cidades, e o vagão café com infraestrutura de lazer e gastronomia.

A praça lúdico-musical é ao ar livre e possui brinquedos sonoros abertos a participação do público. A estrutura foi confeccionada com material ferroviário reciclado.

Após a restauração das estações intermediárias de Vitorino Dias e de Passagem de Mariana, estas passaram a ser utilizadas como: espaço para a guarda de material editorial do projeto e um centro de treinamento de agentes turísticos.

Na Figura 24 pode-se observar a Estação intermediária de Vitorino Dias após a restauração.



Figura 24: Estação intermediária de Vitorino Dias
Fonte: Google Maps, acesso 20 de janeiro de 2012

A Figura 25 mostra a estação intermediária de Passagem de Mariana após a conclusão das obras.



Figura 25: Passagem de Mariana, cruzamento com a Rua João Batista
Fonte: Google Maps, acesso 20 de janeiro de 2013

Percebe-se que as ações para a requalificação da área envolve a participação ativa da comunidade, ou seja, um conjunto de ações: físicas e culturais; as ações culturais não são impostas, existe a participação conjunta muitas vezes espontânea, com a comunidade local.

3.4.2.3 Estação Pedro Nolasco – Museu da Vale

O início das obras da Estrada de Ferro Vitória a Minas datam de 1876, e seu principal objetivo era a interligação de Minas Gerais com o litoral do Espírito Santo, com o interesse no transporte da produção de café. A companhia foi fundada em 1901, pelos engenheiros João Teixeira Soares e Pedro Nolasco Pereira da Cunha (VENCOVSKY, 2006).

No dia 13 de maio de 1904, foi inaugurado o primeiro trecho de 29 quilômetros, partindo da estação localizada às margens da baía de Vitória com destino a cidade de Diamantina (VENCOVSKY, 2006).

No ano de 1908 a ferrovia foi procurada por um grupo de ingleses que tinham interesse em transportar minério de ferro da região de Itabira para o porto de Vitória, após negociações foi autorizada, em 1909, a modificação do traçado da estrada de Diamantina para Itabira, aonde a linha chegaria no ano de 1943 (VENCOVSKY, 2006).

Após a criação da Companhia Brasileira de Mineração e Siderurgia, em 07 de agosto de 1939, a ferrovia passa a fazer parte de seu patrimônio. Assim a exploração e o transporte do minério passam a ser controlados pelo governo federal (MUQUI, 2011).

Com o início da Segunda Guerra Mundial e o aumento da demanda de minério de ferro é criada uma empresa estatal em 01 de junho de 1942, surge assim a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), hoje Vale. Começa então uma nova fase de desenvolvimento, com renovação nas instalações fixas e no material rodante (VENCOVSKY, 2006).

A EFVM é uma das mais produtivas e modernas ferrovias do país, transporta aproximadamente 40% da carga ferroviária do Brasil. Possui 905 quilômetros de extensão e está conectada a outras ferrovias, fazendo a integração ferroviária dos estados de Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso do Sul, Tocantins, distrito Federal e Espírito Santo e seus principais portos (IDEM).

A região era atendida por duas ferrovias, a EFVM, administrada pela CVRD, e a Estrada de Ferro Leopoldina, gerenciada pela Rede Ferroviária Federal S.A. (VENCOVSKY, 2006) ambas as estradas possuíam estações na região de Argolas, em Vila Velha, como se pode observar na Figura 26.

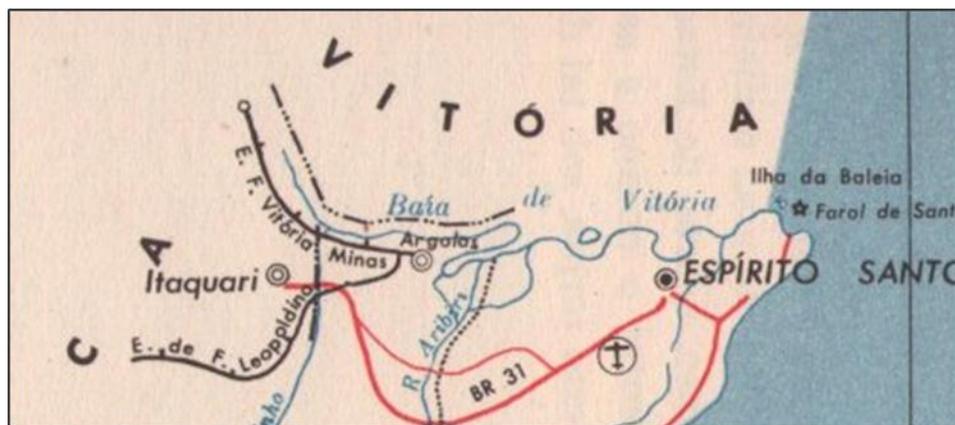


Figura 26: Mapa das estradas de ferro na cidade de Vila Velha

Fonte: GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Estações Ferroviárias do Brasil**. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_rj_litoral/vitoria.htm>. Acesso em: 25 out. 2011.

A Estação Pedro Nolasco foi construída em 1927, em substituição à antiga e provisória edificação de madeira construída em 1905, localizada às margens da baía de Vitória, no atual bairro Argolas. Recebeu o nome de São Carlos e posteriormente recebeu o nome Pedro Nolasco, em homenagem ao idealizador da interligação do porto de Vila Velha a Minas Gerais, através da Estrada de Ferro Vitória Minas (SECULT, 2009). Na Figura 27 pode-se observar a localização da estação, na margem posterior da baía de Vitória, em primeiro plano observa-se o aterro para a expansão do porto de Vitória.

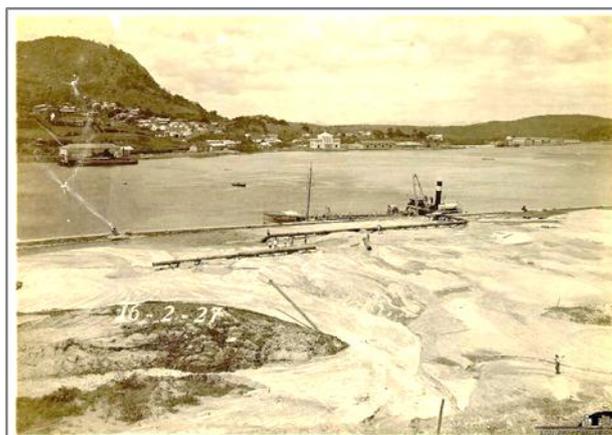


Figura 27: em primeiro plano, aterro para expansão do Porto de Vitória, ao fundo a Estação Pedro Nolasco, em Vila Velha

Fonte: ESPIRITO SANTO. Prefeitura. Secretaria de Administração. **Aterro para construção do Porto de Vitória, vendo-se ao fundo a Estação Pedro Nolasco, em Vila Velha**. Vitória, 1927. Disponível em: <http://legado.vitoria.es.gov.br/baiadevitoria/script/resultado.asp%C2%BFp_arquivo=agv1149&tipo=local&local=Porto%20de%20Vit%C3%B3ria.html>. Acesso em: 22 ago. 2012.

A edificação foi projetada por um arquiteto francês e inicialmente contava com dois pavimentos e uma cobertura em forma de cúpula. Na década

de 1930 foi acrescentado o terceiro pavimento (SECULT, 2009). Na Figura 28, de 1930, observa-se a edificação logo após a inauguração, onde se percebe a cúpula da cobertura, encimada pelo relógio e a existência de apenas dois pavimentos.



Figura 28: Estação Pedro Nolasco, 1930. Vila Velha - Espírito Santo
Fonte: ESPÍRITO SANTO. Instituto Jones Dos Santos Neves (ijsn). Secretaria de Estado de Economia e Planejamento (sep). **ESTAÇÃO Pedro Nolasco, em Argolas, Vila Velha-ES:** Atualmente o Museu Ferroviário.. Foto adquirida de Rui de Oliveira. Disponível em: <<http://www.ijsn.es.gov.br/Busca/?module=Record&id=11455#>>. Acesso em: 22 out. 2012.

A estação possui base retangular, com uma das faces maior voltada para a baía de Vitória, onde fica localizada a entrada principal, e a outra voltada para a plataforma de embarque. No térreo, em sua área central, existe um grande vestíbulo de acesso para os passageiros e guichês e o embarque e desembarque. No segundo pavimento situava-se o departamento de via permanente.

Na Figura 29, observa-se a fachada voltada para a baía de Vitória, em 2012, após a ampliação com a construção do terceiro pavimento.



Figura 29: antiga Estação de Pedro Nolasco restaurada, Vila Velha – Espírito Santo.
Fonte: autora, 2012

A estação foi desativada na década de 60, sendo utilizada para abrigar setores administrativos da Companhia Vale do Rio Doce até meados de 70. A partir de então entra em estado de abandono, como relata Santos Neves (2000):

Desde então, em total abandono, foi-se consumindo pelo tempo e pelo vazio, vindo quase a morrer nos anos 90 não fosse a decisão da mesma Companhia de restaurá-la e conceder-lhe a honra de, mais uma vez, fazer história.

A Figura 30 apresenta a imagem da edificação no período em que se encontrava sem utilização, em estado de abandono.



Figura 30: Estação Pedro Nolasco abandonada

Fonte: acervo, Centro de Memória da Estrada de Ferro Vitória a Minas – Museu Vale

A partir de então, a Fundação Vale do Rio Doce de Habitação e Desenvolvimento Social contratou uma firma de arquitetura para fazer a restauração da edificação e uma museóloga para a implantação do Museu Ferroviário na mesma edificação, no ano de 1995 (SANTOS NEVES, 2000). Na Figura 31 pode ser vista a obra de restauração:



Figura 31: Estação Pedro Nolasco em reforma

Fonte: Centro de Memória da Estrada de Ferro Vitória a Minas – Museu Vale

Após a conclusão da restauração, em 1998, o prédio principal abriga o Museu Ferroviário Vale do Rio Doce e a memória da Estrada de Ferro Vitória a Minas e o antigo armazém, grandes exposições. No pátio externo fica em exposição uma Maria Fumaça restaurada, junto com vagões de passageiros. Próximo à edificação principal foi criado o Café do Museu, que funciona dentro de dois vagões reformados para esse fim.

Vale ressaltar que a restauração e revitalização da área aconteceram apenas em terrenos da EFVM, pois muito próximo, do outro lado da linha, existe uma estação da antiga Estrada de Ferro Leopoldina, que se encontra em estado de abandono total, como pode ser visto na Figura 32.



Figura 32: antiga estação da Estrada de Ferro Leopoldina abandonada
Fonte: autora, 2012

Em função de sua localização, a requalificação e reutilização do espaço não trouxe reflexo na região envolvente. Como se pode observar na Figura 33 e 34, a estação, o armazém e pátio encontram-se confinados entre a linha férrea (sul e leste) e as águas da baía de Vitória (ao norte). A sua divisa oeste é ocupada por uma área industrial. A edificação encontra-se inserida em um contexto industrial/comercial, pois se trata de uma área portuária. O acesso ao complexo é mal sinalizado, mesmo em se tratando de um museu em edificação histórica.

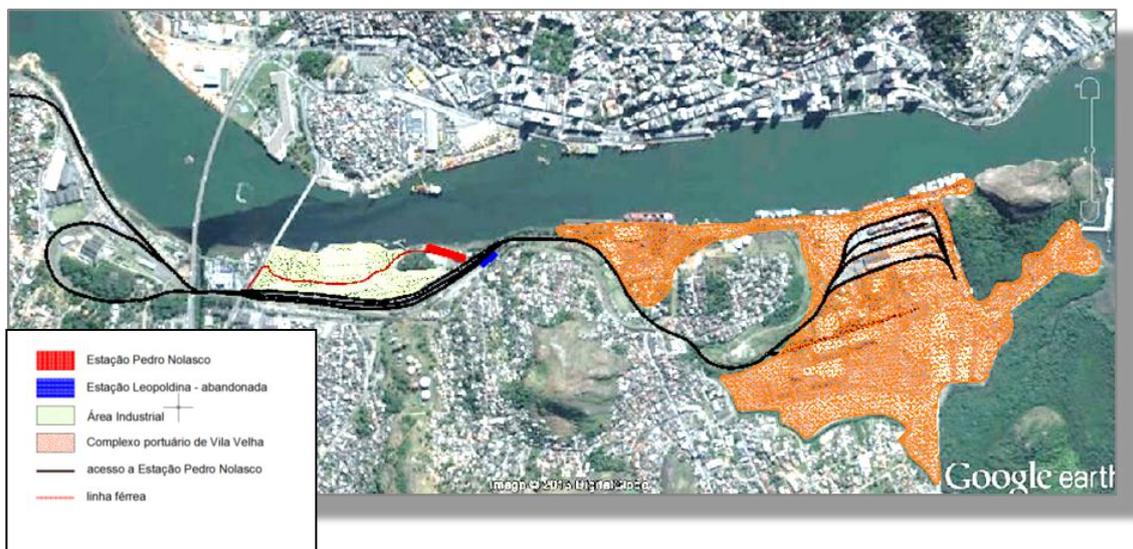


Figura 33: Vista aérea com a localização das estações ferroviárias de Vila Velha e seu entorno portuário
 Fonte: elaborado pela autora sobre imagem do Google Earth, 2013

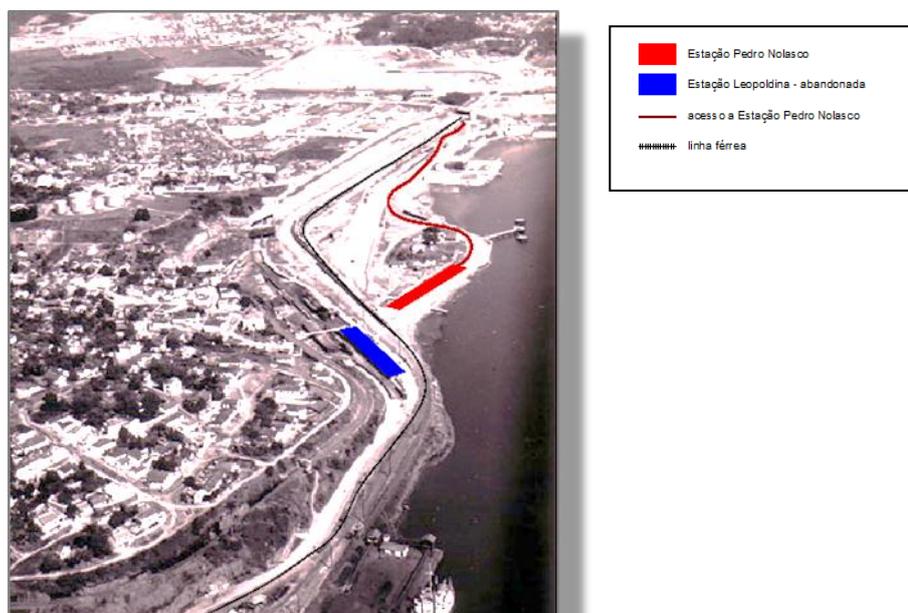


Figura 34: Vista aérea com a localização das estações ferroviárias de Vila Velha
 Fonte: elaborado pela autora sobre imagem disponível em <http://www.ijsn.es.gov.br/Busca/?module=Record&id=11645>

já mencionadas, Avenida Kascher e Raul Soares, como apresentado na Figura 36, a seguir.

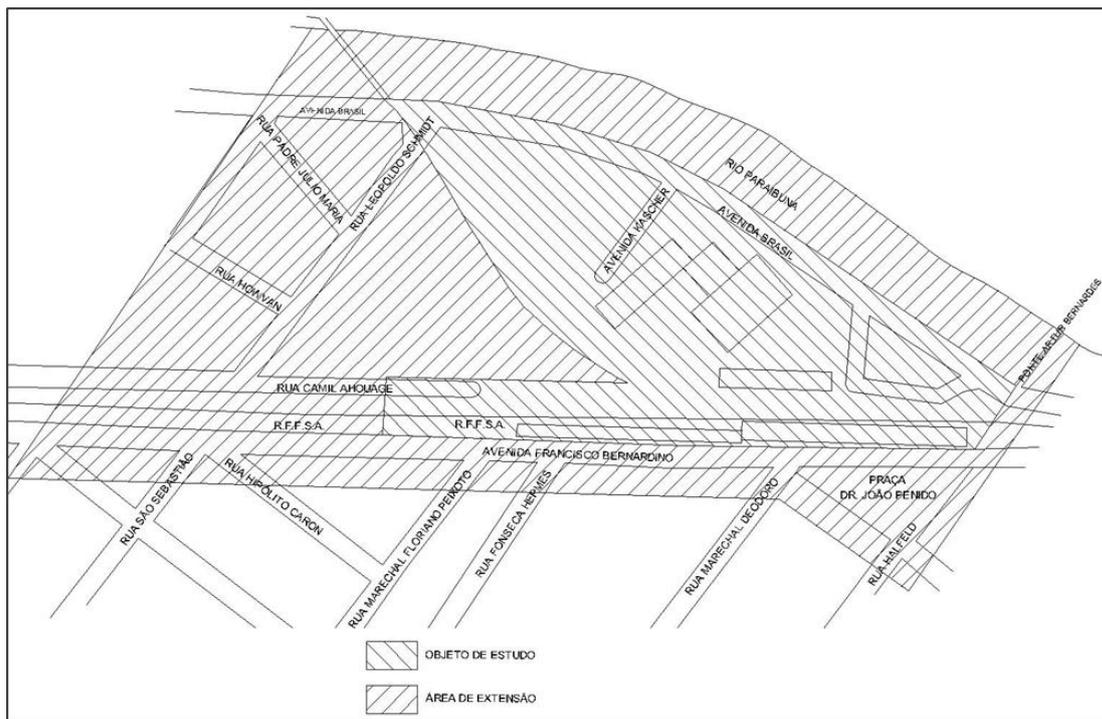


Figura 36: Delimitação do objeto de estudo.
Fonte: elaborado pela autora

4.1 PRIMEIRA PARADA: ESTAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL – JUIZ DE FORA

Com a chegada da estrada de ferro a Juiz de Fora, se fazia necessária a instalação de uma estação ferroviária. A população da cidade já sofria com a distância da estação de diligências da estrada União Indústria, que se localizava na localidade de Rio Novo (atual Mariano Procópio), distante do centro da cidade. Para que a estação ferroviária fosse localizada no centro da cidade seria necessária a doação de um terreno, porém a Câmara não possuía recursos para adquiri-lo (LESSA, 1985).

Esses terrenos e casas ficavam localizados em um brejal nas proximidades da Rua da Imperatriz (atual Rua Marechal Deodoro) e do Rio Paraibuna. A área era pequena, alagadiça e pestilenta, e necessitava de aterro para ser utilizada. As terras oferecidas pelo comendador Mariano eram muito superiores (LESSA, 1985).

Por influência política do Comendador Mariano Procópio a primeira estação de Juiz de Fora foi instalada nas terras da quinta do Comendador, em 1875/1876, na localidade chamada de Rio Novo, atual bairro Mariano Procópio, no local onde funcionava a estação da rodovia União e Indústria, distante 3 km do centro da cidade. Recebeu o nome de “Estação Rio Novo” e após 1881 passou a ser chamada de Estação Mariano Procópio (MOREIRA 2007).

A primeira estação da Estrada de Ferro D. Pedro II, a Estação Mariano Procópio, caracterizava-se por ser uma estação de 3ª classe (ESTEVES E LAGE, 1915, apud MOREIRA, 2007). Era uma estação intermediária, unilateral em relação às vias. Um edifício retangular com plataforma lateral e vias cobertas por uma cobertura com estrutura metálica em duas águas e lanternim. Em seus primórdios, a estação funcionou nas adaptações da estação que atendia a rodovia União Indústria. Completando o conjunto um galpão retangular de duas águas.

Essa edificação havia sido construída para ser a estação principal da cidade, por isso suas fachadas apresentam uma maior preocupação estética, como mostrado na Figura 37.



Figura 37: Estação da EFCB em Mariano

Fonte: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_mg_linhacentro/marprocopio.htm

A localização distante do núcleo urbano causou uma reação das elites locais, o que levou o vereador Cristóvão e Andrade argumentar em uma seção da Câmara Municipal:

Que a Câmara Municipal dirija com urgência ao Ministro da Agricultura, pedindo o estabelecimento da Estação de Ferro D. Pedro

II nesta cidade do Juiz de Fora, como é do interesse de todos os seus habitantes e do comércio. Nessa representação, a Câmara deverá apresentar, para prova do pedido, as seguintes considerações: 1º - que o estabelecimento de uma estação fora da cidade e anexa a U. e l. obriga os passageiros a percorrerem uma distancia de seis quilômetros de ida e volta, causando-lhes grande inconveniência; 2º - que pela mesma razão acarreta para o comércio, além da distância, o grave inconveniente de aumentar o preço do transporte com acréscimo indevido, produzindo assim um tributo mais pesado que a cidade pagará injustamente; 3º - que em todos os países se tem respeitado o interesse das povoações nos traçados das estradas de ferro e que o mesmo Governo Imperial tem atendido a estas reclamações, como aconteceu com a criação da Estação Palmira, onde apenas existia uma estrada insignificante e que não pode entrar em paralelo com a cidade já muito importante do juiz de Fora (ANDRADE, 1871. In:ESTEVES; LAGE,1915.apud MOREIRA, 2007).

Na mesma época, em 1875, foi instalado no terreno do centro da cidade apenas um estribo, uma plataforma, de embarque de passageiros, sob um barracão feio e desconfortável. Esse estribo era chamado pela companhia da estrada de ferro de “Estação-provisória”. Também foi construído mais adiante um barracão com a função de armazém de carga, aonde era desembarcada a carga carregada pelo trem (LESSA, 1985).

Segundo Lessa (1985), para a compra desse terreno foi realizada uma coleta entre as pessoas mais gabaritadas da cidade. Para a aquisição foi feita uma subscrição, em 21 de julho de 1877, com o seguinte teor:

O abaixo-assinado dá conta da comissão de que foi pela Câmara encarregado, apresentando a relação das quantias despendidas com a aquisição dos terrenos e casas para a edificação da estação da Estrada de Ferro D. Pedro II, levantada nos fundos da Rua Imperatriz, nesta cidade. Nomes dos transmitentes: Cristóvão Alemão, 1:300\$000; Prudência de tal, 330\$000, Viúva Sué, 400\$000; Antônio do Nascimento Praia, 600\$000; Joaquim Nogueira Jaguaribe, 500\$000; Manoel Correa de Almeida, 300\$000; José Antônio Corrêa, 350\$000; Júlio Augusto Halfeld, 200\$000; herdeiros do comendador Halfeld, 200\$000, os mesmos pelo terreno ocupado pela casa da praça, 133\$000; pela casa da viúva Sué, 259\$000; os mesmos pelo terreno ocupado pela casa da Maria Braço-Forte, 160\$000; José da Silva Goulart, 500\$000; José Justino de Andrade, 30\$000; Francisco Mariano Halfeld, 200\$000; Carlos Otto Halfeld, 200\$000. Despendidos com a remoção das casas de Maria Braço-Forte e Moisés de tal, 400\$000. Soma em 6:042\$000. Para fazer face aos dispêndios de 6:042\$000 socorreu a Câmara das quantias seguintes: donativo do dr. João Ribeiro Mendes, 500\$000, dr. Leandro de Castilho, 500\$000, Joaquim José Álvares dos Santos Silva, 500\$000; barão de S. Mafalda, 500\$000; Domingos Nery Ribeiro, 500\$000; Geraldo Augusto de Razende, 150\$000; com o que concorreu o cofre municipal, 2:072\$000. Com o que produziu a venda feita a José da Silveira Goulart da casa e terrenos comprados a Cristóvão Alemão e que em consequência da nova estação pôde a Câmara despende

1:000\$000. Produzido pela venda dos terrenos abaixo da linha a Ferreira Veloso Jr. e também dispensados em consequência da nova planta, 200\$000; idem, pela venda da casa que foi compra a Antônio do Nascimento Praia e posteriormente vendida a Bernardo de tal, em consequência da nova planta, 80\$000. Soma 6:502\$000. Despesas retro demonstrativas, réis 6:042\$000. Saldo a favor do cofre, 460\$000. Observação – Como fica demonstrado, aplicou-se o produto das vendas das casas, terrenos que em virtude da nova planta da estação foram na construção desta dispensados, para auxílio das despesas que a Câmara fizera com a mesma estação, dando em resultado o total de Rs1: 280\$000, a saber recebido de Silvério Goulart, 1:000\$000; idem, de Ferreira Veloso Junior, 200\$000; de Bernardo de tal, 80\$000; Rs1:280\$000 (OLIVEIRA, 1966).

Após inúmeras reclamações foi implantada a Estação da Estrada de Ferro D. Pedro II na área central da cidade, em 07 de julho de 1877 (MOREIRA, 2007), e com isso acontece a ocupação de um novo trecho da cidade. Surge um largo em frente às escadas de acesso desta estação, que originou a Praça da Estação, atual praça Dr. João Penido. Nesse largo são construídos hotéis e o comércio local se desenvolve. Até hoje o local apresenta características muito próximas da original, e seu o conjunto arquitetônico forma o principal núcleo histórico da cidade.

A Estação da Estrada de Ferro D. Pedro II, no centro da cidade, apresentou problemas de funcionamento, principalmente com a distribuição de cargas. Segundo Lessa (1985), a estação foi aumentada em 1883, porém ainda continuou estreita, com problemas em sua funcionalidade. Na Figura 38a, pode-se ver a primeira edificação e na 38b, a edificação ampliada.



Figura 38a e 38b: 1ª Estação da Estrada de Ferro D.Pedro II, no centro da cidade.
Fonte: Vasquez, 2007

Em função dos problemas apresentados desde a construção, em 1902 (LESSA, 1985), foi construída uma nova estação ao lado da antiga estação da EFEB, coexistindo as duas até meados do século XX, quando a antiga foi demolida (MOREIRA, 2007). Esta nova edificação foi considerada um marco de modernidade e progresso.

No local da antiga estação foi construído um edifício de dois pavimentos, com características do estilo modernista, nos dias de hoje é utilizada para fins administrativos, guarda de arquivos e abriga a sede de algumas ONGs.

Vários trens utilizavam as estações para embarque e desembarque de seus passageiros. Um dos mais utilizados, na cidade, era o Trem Xangai. O Xangai ligava as estações de Benfica e Matias Barbosa. Era um trem de passageiros que circulava na mesma linha do Trem Vera Cruz, que fazia a ligação da cidade do Rio de Janeiro a Belo Horizonte. O trem Xangai operou entre os anos de 1951 e 1996 e o Vera Cruz entre os anos de 1950 e 1990 (GIESBRECHT, 2011).

. Atualmente, o prédio principal é ocupado pela Associação de Belas Artes Antônio Parreira e os antigos armazéns são usados para fins administrativos.

Tendo como definição de tombamento (JUIZ DE FORA, 2011):

O tombamento é uma das ações para preservar, por intermédio da aplicação de legislação específica, bens culturais de valor histórico, cultural, arquitetônico, ambiental e também de valor afetivo para a população, impedindo que venham a ser demolidos, destruídos ou mutilados. O tombamento municipal é regido pela Lei 10.777, de 15 de julho de 2004, que tem alterações pela Lei 11.000.

4.2 SEGUNDA PARADA: ESTAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO LEOPOLDINA – JUIZ DE FORA

A Estrada de Ferro Leopoldina tem origem em 1871, quando o governo resolve construir uma estrada de ferro entre as cidades de Porto Novo do Cunha, em Volta Grande e Leopoldina, na Zona da Mata mineira.

Essa nova estrada de ferro seria um prolongamento da Estrada de Ferro Dom Pedro II, que tinha seu início na cidade do Rio de Janeiro e seu término na cidade de Porto Novo do Cunha (D'ALESSIO; SOUKEF JUNIOR, 2005).

Nessa época, a cidade de Leopoldina estava entre os municípios mais bem sucedidos em relação à cultura cafeeira da Zona da Mata mineira, o que fez com que os cafeeiros da região conseguissem do Governo da Província a autorização para criar uma companhia para a construção da Estrada de Ferro Leopoldina (SILVEIRA, 2009).

Através do Decreto Imperial nº 4.914, de 27 de Março de 1872, outorgou ao engenheiro Antônio Paulo de Mello Barreto licença para a Companhia (MUQUI, 2011).

licença para organizar uma companhia que se incumbia de construir uma estrada de ferro econômica entre a estação do Porto Novo do Cunha e Santa Rita da Meia Pataca na Província de Minas Gerais" (BRASIL,2012)

A intenção de criar o entroncamento entre a Companhia de Ferro Leopoldina e a Estrada de Ferro D. Pedro II, em Porto Novo do Cunha, era conveniente para a distribuição da produção do interior. Porém, a nova ferrovia foi implantada com bitola de 1 metro, diferente da anterior que utilizava a bitola de 1,60 metros. Em função dessa diferença, era necessário fazer baldeação da mercadoria e de passageiros (BRASIL, 2012).

A Companhia Estrada de Ferro Leopoldina (EFL) se desenvolveu com rapidez ao construir e comprar novas linhas. No ano de 1886, possuía 1.330 milhas de trilhos. No ano seguinte a companhia chegou aos territórios do Rio de Janeiro e Espírito Santo (MUQUI, 2011).

Em 1890, a Companhia Estrada de Ferro Leopoldina foi substituída pela Companhia Geral de Estradas de Ferro. A antiga Companhia encontrava-se desorganizada e endividada, devido ao fato de as linhas adquiridas das diversas empresas possuírem bitolas diferentes e não formarem uma malha homogênea. Doze anos após, essa nova companhia entraria em falência (D'ALESSIO e SOUKEF JUNIOR, 2005).

Em 06 de dezembro de 1897 foi fundada, em Londres, a Leopoldina Railway Company Limitada (LR) (D'ALESSIO e SOUKEF JUNIOR, 2005). Nesse período, foram iniciados processos de reestruturação e modernização

da operação e, também, processos para a expansão da malha férrea, sendo construídas novas linhas e compradas trinta e oito pequenas ferrovias. Assim a LR começou a apresentar uma melhoria de sua situação econômica (MUQUI, 2011).

O declínio da produção cafeeira, as dificuldades enfrentadas pela LR e as restrições em consequência da Segunda Guerra Mundial agravaram tais problemas. Com a crise de 1929 a produção cafeeira entrou em declínio, o que fez com que o tráfego das mercadorias na ferrovia diminuísse (MUQUI, 2011).

Após o fim da Segunda Guerra Mundial, a LR encontrava-se em mais uma crise financeira. Em 20 de dezembro de 1950, o Governo Federal assumiu o controle da companhia, na época com aproximadamente 3.300 quilômetros de trilhos, que volta a ser chamada de Estrada de Ferro Leopoldina (EFL) (MUQUI, 2011).

Em 1957, a Estrada de Ferro Leopoldina foi incorporada pela Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), fase em que aconteceu um progressivo declínio, sendo desativado mais de 2.000 km de linhas daquela ferrovia.

Segundo Esteves e Lage (1915) apud Moreira (2007), a construção foi feita em madeira, com forma retangular, telhado em duas águas, com plataforma de embarque em uma delas, como pode ser visto na Figura 39. Em 1890, a Estrada de Ferro Juiz de Fora a Piau foi incorporada pela Estrada de Ferro Leopoldina. Como as estações ficavam em frente uma da outra, formou-se um entroncamento entre as duas linhas (MOREIRA, 2007).



Figura 39: Primeira edificação da EFL, no centro da cidade
Fonte: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_ramais_1/juizfora-efl.htm

Em 1929 foi construído o novo prédio, conforme Figura 40, que era composta de um bloco central de dois pavimentos e duas alas térreas e simétricas nas laterais da edificação (MOREIRA, 2007).



Figura 40: Segunda edificação da EFL, no centro da cidade.
Fonte: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_ramais_1/juizfora-efl.htm

No dia 31 de janeiro ano de 1972 partiu o último trem de passageiros e, em 1974, a estação foi fechada, o ramal desativado e os trilhos retirados (BRASIL *et al*, 2012). Em 1997, o prédio foi reformado e ampliado no pavimento superior.

Em 1985 passa abrigar o Núcleo Histórico Ferroviário, formado por ex-ferroviários e pessoas interessadas por ferrovias. Em agosto de 2003 foi inaugurado o Museu Ferroviário, administrado pela FUNALFA – Fundação Cultural Alfredo Ferreira Lage, órgão da administração indireta da prefeitura de Juiz de Fora (JUIZ DE FORA, 2011).

A Tabela 3 apresenta uma síntese dos tombamentos, em esfera municipal e estadual dos imóveis ferroviários do complexo.

Tabela 3: Síntese dos Tombamentos da região

IEPHA – INSTITUTO ESSTADUAL DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DE MINAS GERAIS		
BEM PROTEGIDO		DATA
Conjunto Arquitetônico, Paisagístico das Estações da Central do Brasil e da Estrada de Ferro Leopoldina e Acervo do Núcleo Histórico Ferroviário		28/03/2005
COMPAC – CONSELHO MUNICIPAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL		
BEM	DECRETO	DATA
Prédio da Estação da RFFSA	6465/99	16/06/1999
Anexo do Núcleo Histórico da RFFSA	6461/99	16/06/1999
Núcleo Histórico das Praças Antônio Carlos e Dr. João Penido	6414/99	29/12/1999
Conjunto Paisagístico das Estações Ferroviárias do Centro de Juiz de Fora	7326/02	04/04/2002

Fonte: elaborado pela autora

No ano de 1999, a edificação da Estação da RFFSA e o anexo do Núcleo Histórico foram tombados pelo COMPAC – Conselho Municipal do Patrimônio Cultural.

No ano de 2002, foi criado o Conjunto Paisagístico das Estações Ferroviárias do Centro de Juiz de Fora, através do decreto executivo 07326/2002 (JUIZ DE FORA, 2002), um dos sete núcleos históricos tombados pelo município.

Em 25 de março de 2005, o IEPHA - Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais, aprovou o tombamento do Conjunto Arquitetônico, Paisagístico das Estações da Central do Brasil e da Estrada de Ferro Leopoldina e o acervo do núcleo Histórico Ferroviário (MINAS GERAIS, 2012).

No primeiro pavimento funciona o Museu ferroviário, e no edifício dos antigos armazéns funciona um auditório e uma sala multiuso, também administrado pela FUNALFA, o segundo pavimento encontra-se fechado desde meados de 2010, sob a administração da AGU (Advocacia Geral da União).

4.3 TERCEIRA PARADA: EXPANSÃO DA ÁREA DO COMPLEXO FERROVIÁRIO CENTRAL

Na Figura 41 pode-se observar a lista dos antigos proprietários das áreas que formaram o pátio de manobra da estrada de Ferro Leopoldina, as hachuras foram feitas sobre a planta cadastral dos arquivos da Prefeitura de Juiz de Fora, a planta não possui data.

Pode-se observar que as terras foram adquiridas de cinco proprietários diferentes: do Sr. José Carneiro Pinto foram adquiridos 1.811,36m² (área 1), de Alfredo Ferreira Laje, 6.935m² (áreas 2 e 4); do Sr. Francisco José Kascher, 3748m² (área 3); do Sr. Guilherme Henrique de Almeida, 471,76m² (área 5) e do Sr. José Marquês, 455,92m² (área 6). Somando-se aos 9.732m² considerados terrenos de propriedade da Leopoldina Railway há mais de 30 anos, perfaz uma área de 23.154,04m².

O croqui visto na Figura 42 foi desenvolvido pela autora sobre a planta apresentada na Figura 40 e favorece uma melhor avaliação da área ferroviária.

O complexo ferroviário, demarcado por hachura, é formado por terrenos da Estrada de Ferro Leopoldina e terrenos da Estrada de Ferro Central do Brasil na área central da cidade de Juiz de Fora. As outras áreas têm proprietários diversos.

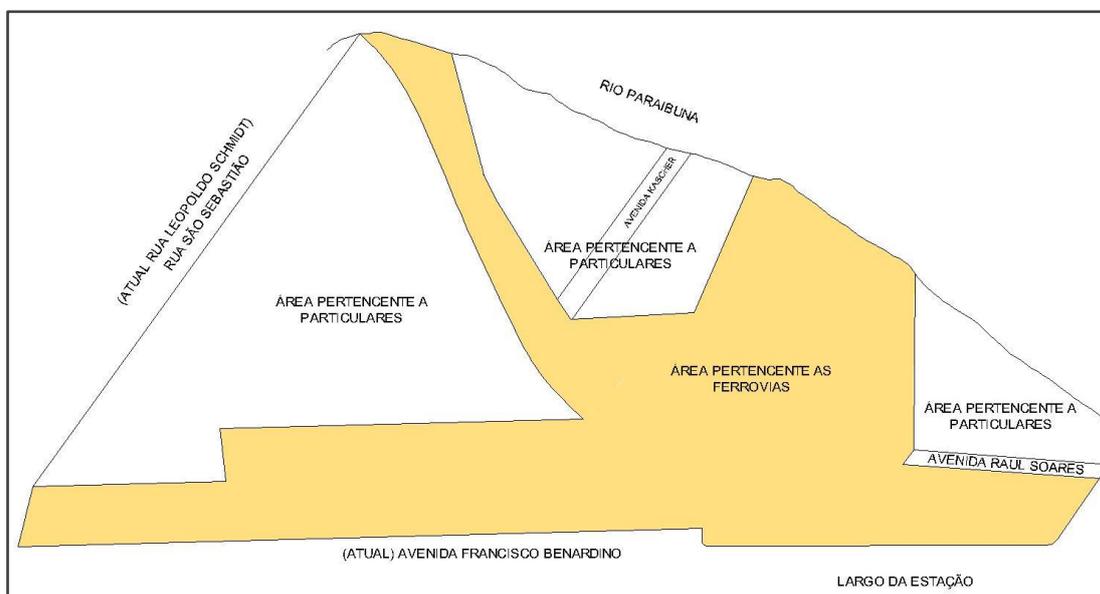


Figura 42: área do complexo ferroviário central.
Fonte: autora

Na primeira parada ficou esclarecido como foi formado a área aonde foi implantada a estação ferroviária da Estrada de Ferro Central do Brasil, isso se deu no auge do período cafeeiro no Brasil.

A estação da então Estrada de Ferro Juiz de Fora Piau foi implantada a oeste da Estação da EFCB, entre seus trilhos e o rio Paraibuna, em área, também, sujeita a alagamento, no ano de 1884.

Os aterros para a implantação de seus trilhos, entre a estação da Estrada de Ferro D. Pedro II e o rio Paraibuna, foram alvos de questionamento pela Câmara Municipal. Preocupavam-se com a possibilidade de prejudicar a salubridade da cidade e de trazer aumento das inundações nas ocasiões das grandes enchentes. Ambas as possibilidades foram descartadas (OLIVEIRA, 1966).

4.4 QUARTA PARADA: EVOLUÇÃO DA ÁREA DO COMPLEXO FERROVIÁRIO CENTRAL

Em 1937, Alfredo Ferreira Lage vende para a Prefeitura de Juiz de Fora uma área de aproximadamente 25.300 m² entre o prolongamento da Rua São Sebastião, atual Rua Leopoldo Schmidt, o leito da E.F.C.B. e o leito da EFL, local atualmente conhecido como Terreirão do Samba (MINAS GERAIS, 1940).

Esse terreno possuía algumas invasões, o que fez com que a área encontrada no local fosse menor que a registrada em cartório. Como pode ser visto na Figura 43, a seguir.

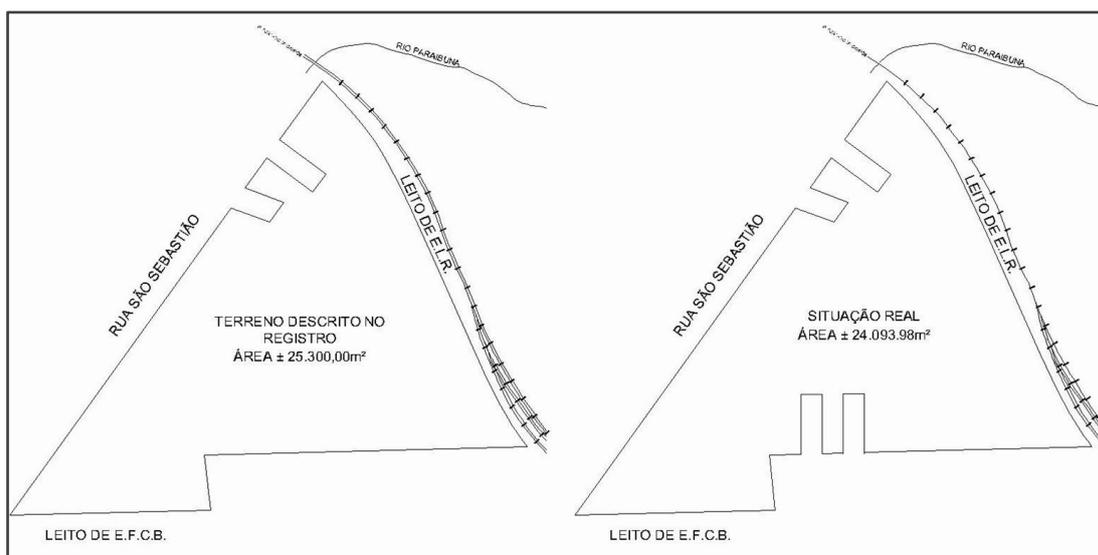


Figura 43: descrição da área adquirida pela PJJ
Fonte: autora sobre planta da área da PJJ

Com a dragagem do rio Paraibuna, se fez necessária a construção de uma nova ponte ferroviária, uma vez que o rio teve sua seção transversal aumentada para evitar novas enchentes. Em 6 de dezembro de 1947, foi publicado o decreto 24.158, datado de 04 de dezembro, que aprovava o projeto e o orçamento para a construção da nova ponte de concreto sobre o Rio Paraibuna, no Ramal Juiz de Fora a Furtado de Campos, pertencente *The Leopoldina Railway Company Limited*.

Essa nova ponte sobre o rio fez necessária a modificação do traçado dos trilhos entre a estação e a nova ponte, uma vez que o novo trajeto passava a esquerda do original, criando uma nova faixa de domínio para esse trecho da

estrada. Nas plantas e registros da região, arquivadas na PJJ, não foram encontrados registros que esclarecessem como aconteceu essa nova faixa. Deve-se observar que se encontrar a expressão “Avenida Marginal a Leopoldina Railway” em alguns desses documentos mencionados. Por não haver sido encontrada documentação, pressupõe-se que parte desses trilhos foi implantada em área da municipalidade. Essa diferença entre os traçados pode ser observada na Figura 44.

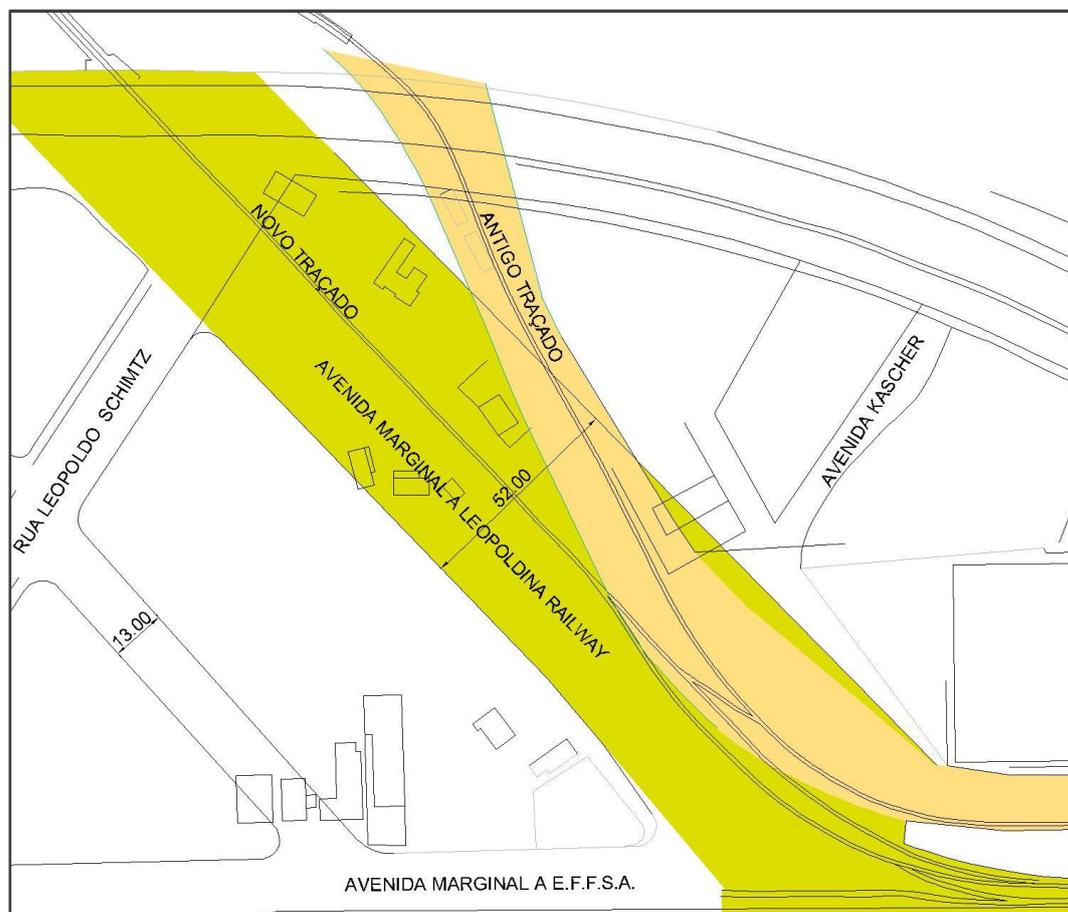


Figura 44: sobreposição dos dois traçados da LR.
Fonte: autora sobre planta da área da PJJ

Entre os anos de 1956 e 1971, a PJJ loteou a área e doou vários terrenos com o objetivo de desenvolver a região o que pode ser comprovado pelos registros de imóveis arquivados. Uma dessas áreas havia sido doada para a construção do Quartel do Corpo de Bombeiros da Polícia Militar de Minas Gerais.

Posteriormente, após reversões de doações, desapropriações e permutas, o município readquire área.

A faixa de terra que era ocupada pelo primeiro traçado da LR pertencia à ferrovia e foi adquirida do sr. José Francisco Kascher no ano de 1868. Foi desmembrada em três áreas menores (1A, 1B e 1C) tendo cada uma das partes um destino. A parcela 1A permaneceu em propriedade da ferrovia. A parcela 1B foi subdividida em duas: 1B1 e 1B2, sendo a parcela 1B2 incorporada a Avenida Marginal (atual Avenida Brasil), tendo a parcela 1B1 permanecido de propriedade da ferrovia. A parcela 1C que foi totalmente absorvida na retificação do rio Paraibuna. Esse parcelamento pode ser observado na Figura 45.



Figura 45: parcelamento do antigo leito da Leopoldina Railway.
Fonte: desenho da autora sobre planta da PJJ

Após a permuta da área 1B1 entre a RFFSA e a PJJ, a conformação da área se modifica, ficando como apresentado na Figura 46.

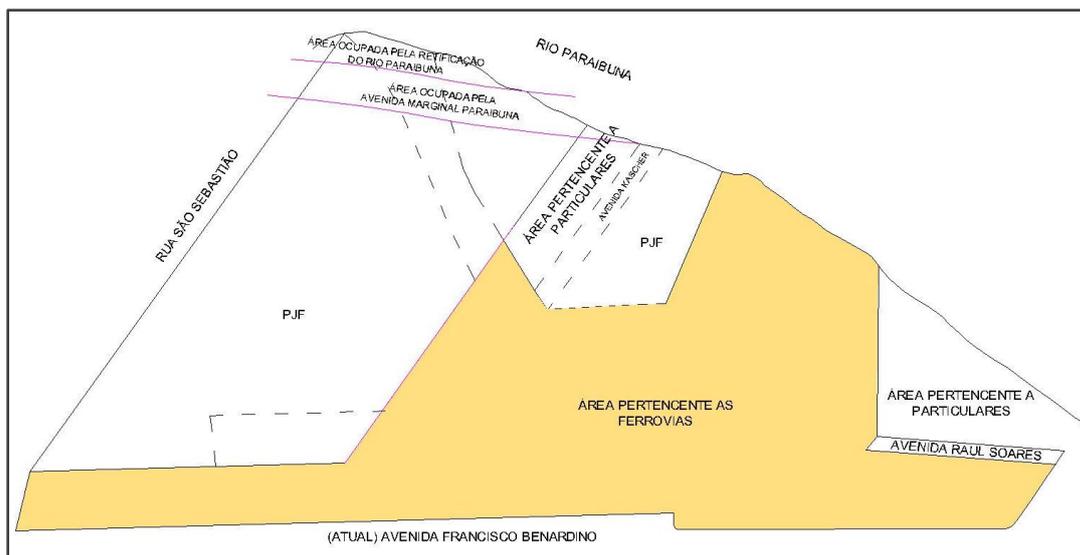


Figura 46: nova configuração da área - sem escala.
 Fonte: autora sobre planta da área da PJJ

Da área pertencente à PJJ foram desmembradas duas áreas, uma para a formação Rua São Sebastião (atual Leopoldo Schimtz), na lateral esquerda do terreno, e outra para a Rua José Calil Ahouage, próximo aos trilhos da EFCB, ficando o terreno remanescente com a área de 24.032.00m².

4.5 QUINTA PARADA: UTILIZAÇÃO DA ÁREA DO COMPLEXO FERROVIÁRIO CENTRAL

A Figura 47 é uma fotografia da região do complexo ferroviário Central, podendo nela ser observado o leito da, na época, Estrada de Ferro Juiz de Fora Piau, assim como as primeiras edificações no Largo da Estação.

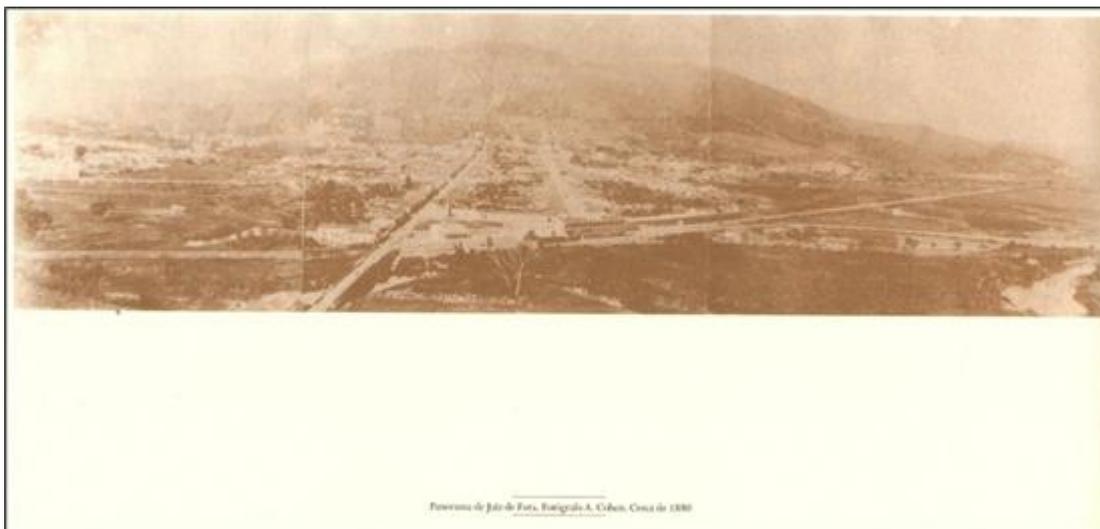
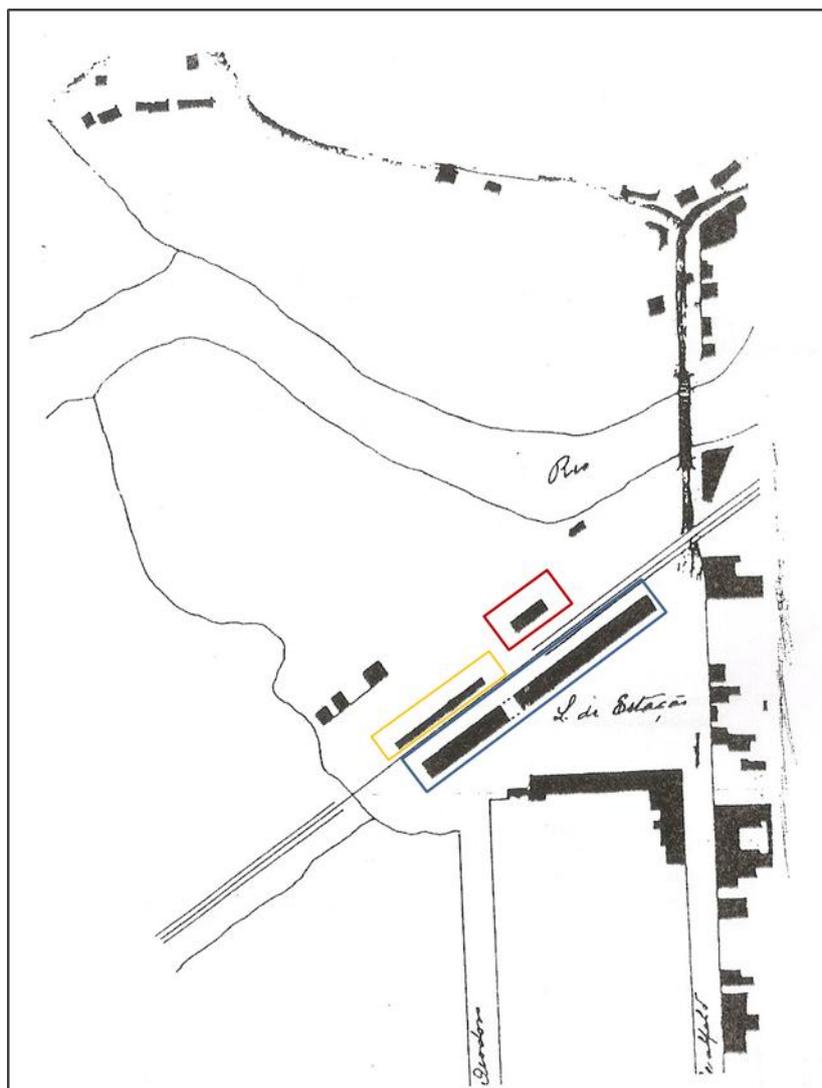


Figura 47: panorâmica de Juiz de Fora - cerca de 1880.

Fonte: RODRIGUES, Afonso C. C. A Fotografia no Museu Mariano Procópio. Juiz de Fora: Museu Mariano Procópio, 2001.

Na Figura 48 pode-se ver parte da “Planta do antigo leito do Paraíba”, realizado em 1895, onde se percebe a ocupação da área pelos prédios das estações das Estradas de Ferro Juiz de Fora-Piau e D. Pedro II, com sua ampliação e o estribo de embarque. Pode-se observar as primeiras edificações no Largo da Estação e Rua Halfeld, em direção à Avenida Rio Branco e Avenida Sete de Setembro. É o surgimento de um novo centro às margens dos trilhos da ferrovia.



- Estação da Leopoldina Railway
- Estação da Estrada de Ferro D. Pedro II
- Estação da Estrada de Ferro D. Pedro II - estribo

Figura 48: Estações na área central de Juiz de Fora.
 Fonte: Passaglia, 1983

Nos arredores das estações se desenvolveu uma área comercial e de serviços voltado para o consumo de uma população de renda inferior. Esse é um momento de adensamento populacional caracterizada, segundo Moreira, 2007, “pela localização de habitações proletárias, cortiços, oficinas e indústrias de pequeno e médio porte”.

No esboço da cidade de Juiz de Fora, mostrado na Figura 49, a época da inundação de 1906, percebe-se que a área compreendida entre o rio Paraibuna e a E.F.C.B., nas proximidades da LR, ainda não possuía

arruamento, não fazendo parte do traçado urbano da cidade. O leito dos trilhos da E.F.C.B. era a extremidade leste da área de ocupação do núcleo urbano. A área demarcada, objeto de estudo desse trabalho, era ocupada pelas instalações do núcleo ferroviário, formado pelas edificações da Estrada de Ferro Central do Brasil e Estrada de Ferro Leopoldina.

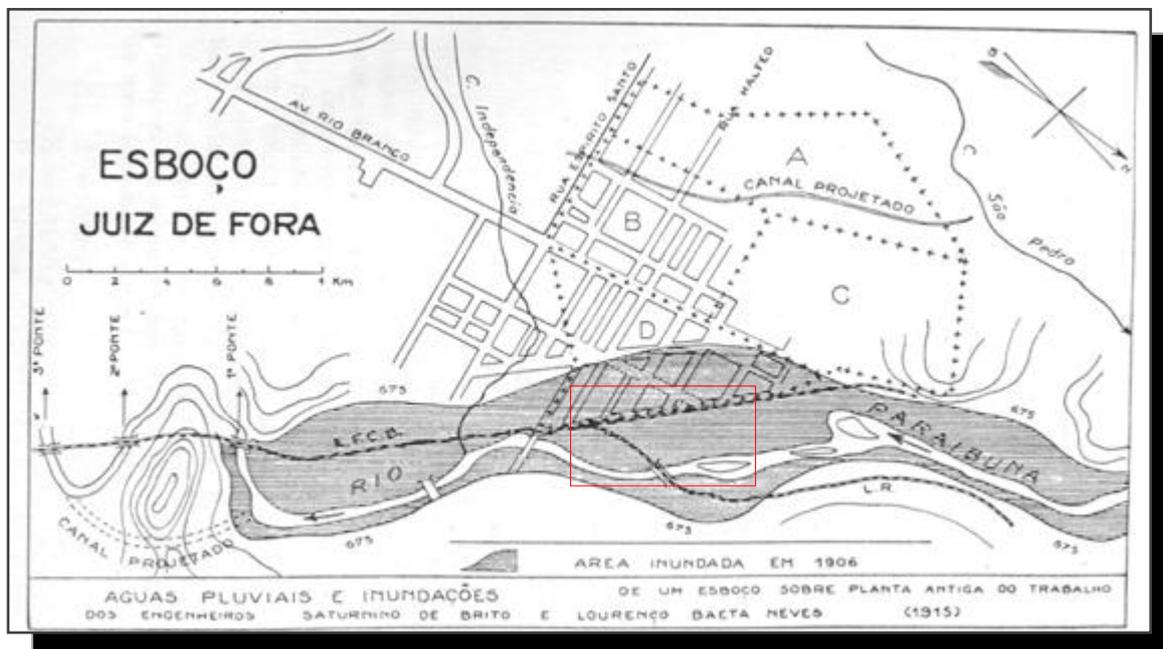


Figura 49: esboço de Juiz de Fora, 1915.

Fonte: WILLIAM GONÇALVES RIBEIRO DE CASTRO. Prefeitura Municipal De Juiz De Fora (Coordenador Geral). **PLANO DE DRENAGEM DE JUIZ DE FORA: Parte 1, Zona Norte.** Juiz de Fora, 2011. Disponível em: <http://www.pjf.mg.gov.br/spde/planos/volume1_diagnostico.pdf>. Acesso em: 11 nov. 2011.

Com o passar do tempo, essa região foi sendo ocupada pela população de baixa renda, por habitações proletárias, dando origem à formação de cortiços, indústrias e oficinas de médio e pequeno porte. (PASSAGLIA, 1983).

Por se tratar de uma região de brejo e alagadiça, no ano de 1939, foi realizado o saneamento da baixada do Paraibuna, quando aconteceu o aterro sanitário entre os trilhos da E.F.C.B. e EFL, entre as ruas São Sebastião e Benjamim Constant. O decreto-lei número 42, de 15 de março de 1939, obrigava o saneamento e aterro da baixada do Paraibuna:

O Prefeito Municipal de Juiz de Fora, usando das atribuições que por lei são conferidas e considerando que de longa data, a administração pública municipal considera ser de grande necessidade o saneamento da baixada do rio Paraibuna, no perímetro urbano considerando que enquanto a administração municipal despende

anualmente vultosa somas com a intensificação de redes de água e esgotos, calçamento e outros melhoramentos, em pontos afastados, para onde a cidade se expande, o centro onde existe tais serviços, em grande porção, permanece sem os aproveitar por não serem terrenos edificáveis; considerando que a referida faixa, nas enchentes, comuns nas épocas chuvosas, fica inundada pelo transbordamento do rio Paraibuna, atingindo casas, danificando benfeitorias e constituindo focos constantes de miasmas; considerando que urge o saneamento e aproveitamento da referida faixa. DECRETA: Art 1. Considera-se zona saneável, pelo efeito deste decreto, toda a faixa, dentro do perímetro urbano, de cada lado do rio Paraibuna e seus afluentes, compreendida entre a terceira ponte da Estrada de Ferro Central do Brasil - Direção Juiz de Fora-Rio - e ponte Kranbeck, faixa que não pode ser aprovada com logradouro, nem edificada sem aterro. 4 ARQUIVO HISTÓRICO DA CIDADE DE JUIZ DE FORA. Fundo: República Velha. Prefeitura Municipal de Juiz de Fora - Decretos leis e Decretos de 1938 e 1939.

No ano de 1940 acontece a grande enchente, muito maior que a ocorrida em 1906, que segundo Pinto (2007) “parou a cidade por 4 dias causando prejuízos enormes em fábricas, lojas e interrompendo por completo os meios de comunicação”.

Nesse mesmo ano foi aprovado o Plano de Retificação do Rio Paraibuna, com projeto elaborado por Hidelbrando de Araújo Goes, com resolução definitiva do problema (PINTO, 2007).

Na Figura 50 pode-se observar parte da Planta Cadastral de Juiz de Fora, datada de 1946, realizada pelo Instituto Geodésico Brasileiro. Nesta imagem podem ser vistas a antiga e a nova edificação da estação da E.F.C.B., a passarela sobre as linhas férreas, construída em 1928 e a as novas instalações da LR. construídas no ano de 1929.

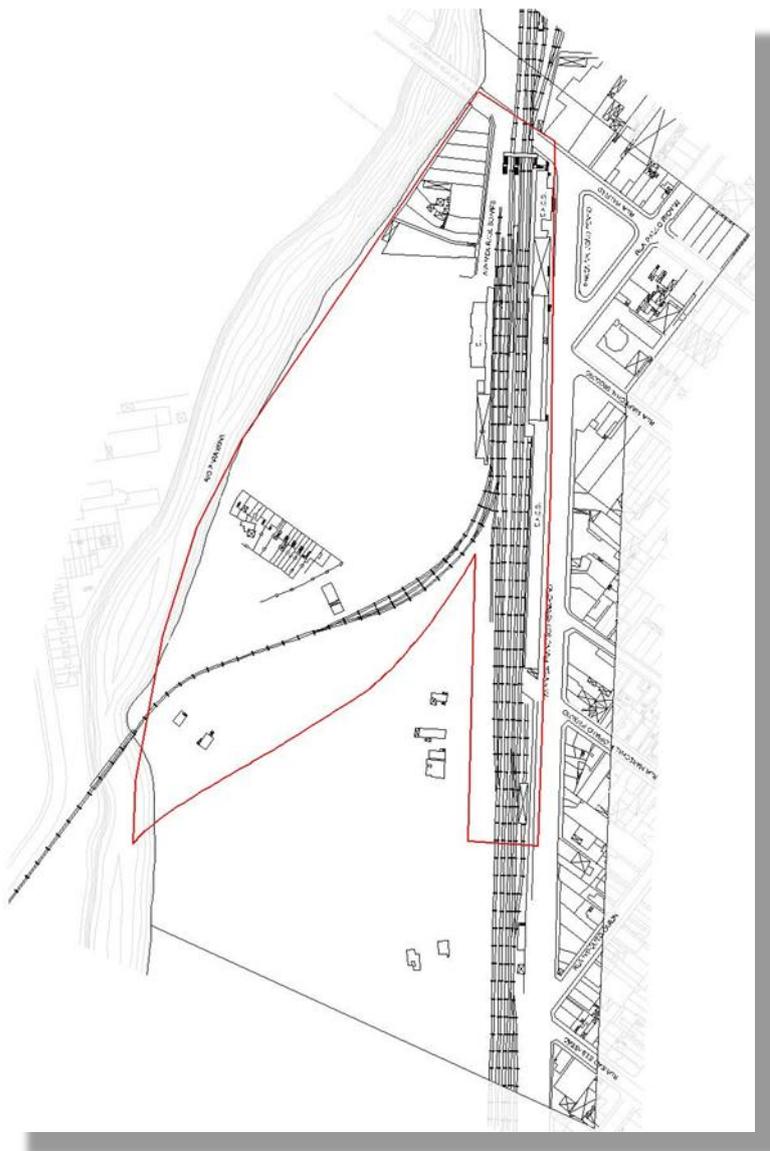


Figura 50: levantamento cadastral da área em 1946.
 Fonte: desenho feito pela autora sobre planta cadastral de 1946

Percebe-se a existências de dois núcleos residenciais. Próximo a lateral direita da estação da Estrada de Ferro Leopoldina, entre os trilhos da E.F.C.B. e as margens do Rio Paraibuna, o núcleo da Avenida Raul Soares. Entre os trilhos da E.F.L. e o rio Paraibuna, o núcleo da Avenida Kascher.

A Figura 51, a seguir, apresenta desenho feito pela autora sobre planta levantamento do local, realizada pela PJF no ano de 1974. No rótulo dessa planta, no local do assunto encontra-se o texto: “Estudo – Estação Rodoviária”, o que deixa evidente uma das possibilidades de uso aventada para a área, tendo sido desenvolvido o projeto arquitetônico, na mesma época.

Percebe-se a utilização dada ao espaço: na área a esquerda dos trilhos da LR, de propriedade da PJF, existe o arruamento e o contorno de algumas

edificações. A nova área de domínio, com os trilhos no novo traçado, ocupando parcialmente áreas do município e sendo utilizada como rua (chamada de Avenida Marginal).

Na área a direita dos trilhos da LR, de propriedade da ferrovia, existe uma área invadida por posseiros e um campo de futebol, conhecido como Campo da Leopoldina.

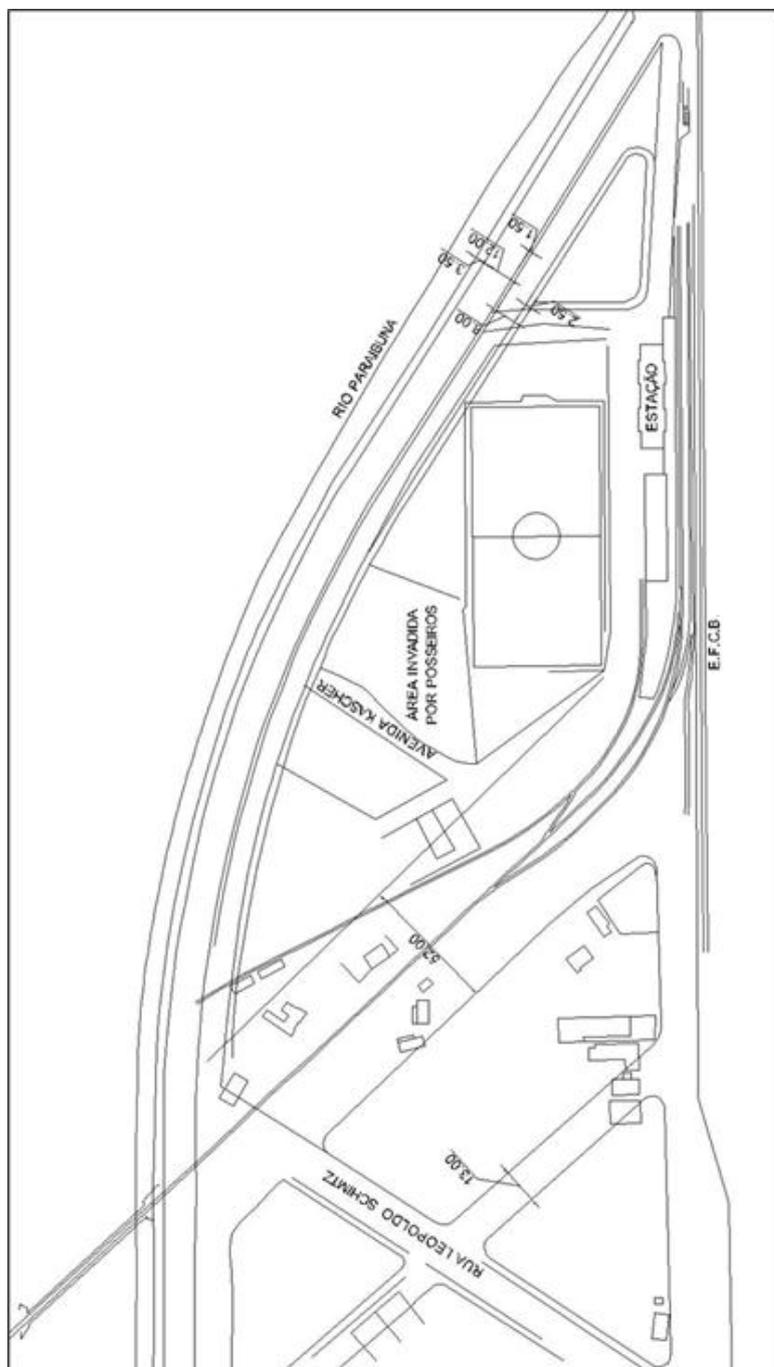


Figura 51: levantamento do local, realizado pela PJF no ano de 1974.
Fonte: desenho feito pela autora sobre planta de levantamento de 1974

Na Figura 52, podemos observar o novo acesso a estação da LR, após a Avenida Raul Soares deixar de existir, a entrada principal passa a ser feita pela Avenida Brasil, perpendicular a antiga avenida. Para os pedestres existem quatro possibilidades: pela entrada da Avenida Brasil (1), junto dos veículos; por um portão voltado para a antiga Avenida Raul Soares (2); ou, por duas passagens de nível sobre os trilhos (3), uma nas imediações da estação da EFCB, e outra por uma pequena passagem no prédio do antigo armazém (4).

Pode-se observar também a utilização das edificações ferroviárias após a desativação do ramal Juiz de Fora-Furtado de Campos. A antiga estação da LR (A) passa a ser utilizada pela Superintendência de Produção de Juiz de Fora (SP3), seus armazéns (B) foram ocupados pela biblioteca e auditório da SP3 da RFFSA. O edifício da Avenida Francisco Bernardino, construído na década de 1960 e o armazém da EFCB (C) foram utilizados como escritórios da SP3.

São construídas duas edificações novas. Em uma foi instalada a Subcomissão de Fiscalização de Obras (D) e na outra foi instalado o abrigo de autos, dormitório dos motoristas e o Setor de Segurança (E).

Pode ser observada a linha delimitadora (F) entre os terrenos da área ferroviária – RFFSA, à direita e os terrenos de propriedade de PJF, à esquerda. Observa-se a caixa d'água da LR (G) em área da PJF.

Pode ser notada, também, área invadida por posseiros (H), o vestiário do campo da Leopoldina (I) e a existência de algumas edificações da RFFSA (J).

Na planta cadastral de 1983, apresentada na Figura 53, é possível observar uma grande modificação da área. Os trilhos da Estrada de Ferro Leopoldina foram retirados, em tracejado na imagem. Desaparece o arruamento próximo a rua São Sebastião (A), pois a PJJ já havia iniciado o processo de rememoração da área.

Os posseiros foram retirados e o campo de futebol foi extinto. Nesse local foi construído um edifício com 10 pavimentos, e alguns anexos, onde foi instalada a sede da RFFSA. O local foi inaugurado em 30 de setembro de 1985 com o nome de Conjunto Arquitetônico Tancredo Neves.

O local foi inaugurado em 30 de setembro de 1985, com o nome de Conjunto Arquitetônico Tancredo Neves (CATN), onde foi instalada a Superintendência Regional 3 (SR3) da RFFSA. A região começa a perder as características de área operacional e começa a ser utilizada como centro administrativo.

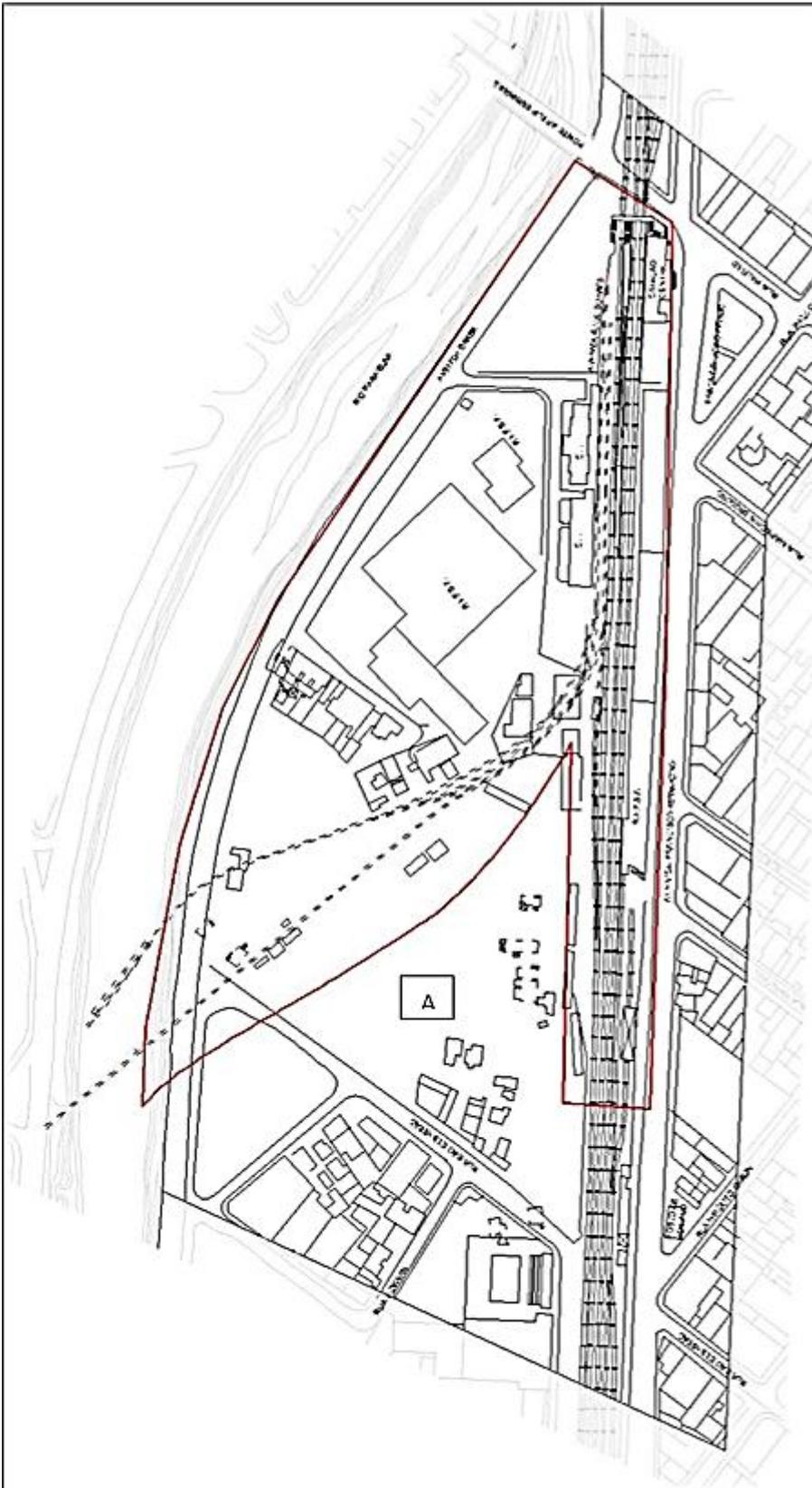


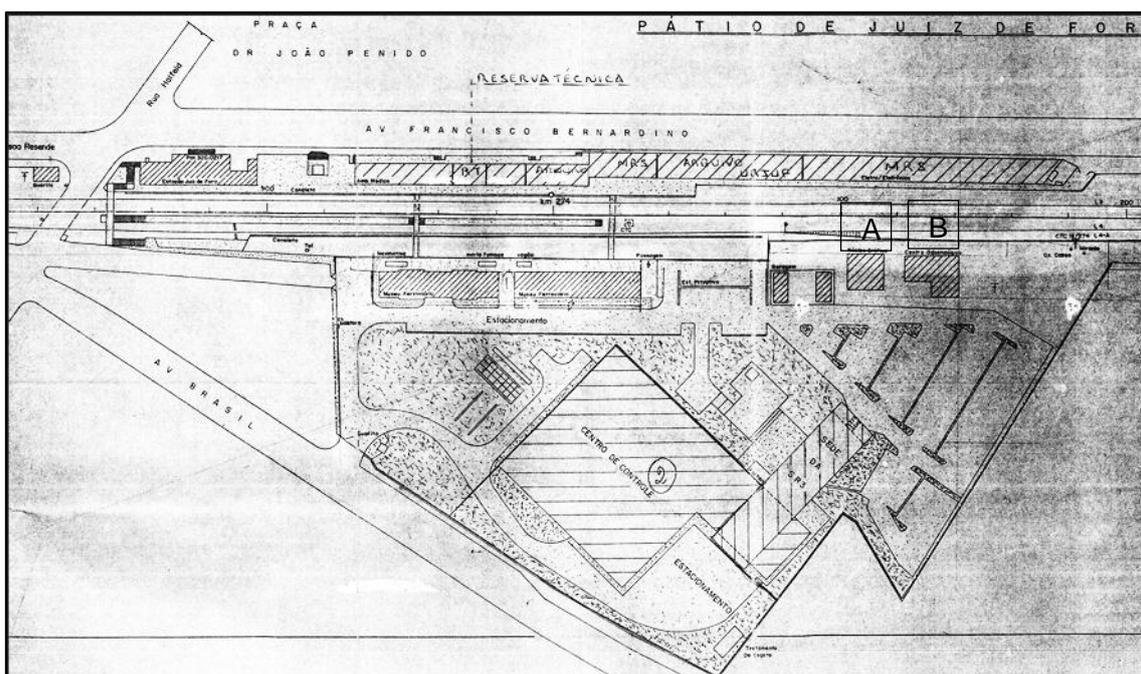
Figura 53: planta cadastral de 1983
Fonte: autora sobre planta da área da PJF

Na Figura 54, pode-se ver o novo levantamento realizado pela RFFSA, em 1990, onde se observa nova configuração para a área.

Foi criado um novo acesso de veículos na Rua José Calil Ahouage, porém o acesso principal de veículos é feito pela Avenida Brasil.

A estação da LR e seu armazém passam a ser ocupados pelo Museu Ferroviário. A edificação que abrigava a Subcomissão de Fiscalização de Obras passa a abrigar o Núcleo Gráfico da RFFSA (A), e na edificação construída ao lado abriga o Centro Odontológico (B).

O edifício da Avenida Francisco Bernardino, que era ocupado por escritórios da SP3, passa a ser utilizado para arquivos da Reserva Técnica e Ambiente Médico. O armazém passa a ser ocupado pelos arquivos da Unidade Regional de Juiz de Fora – URJUF, e pela MRS Logística.



A – Núcleo Gráfico da RFFSA

B – Centro Odontológico

Figura 54: levantamento da área feito pela RFFSA em 1990

Fonte: inventariança da extinta RFFSA

Em 1998, foi publicado o decreto 6.265 que denominou toda a área de Centro Cultural Armando Toschi “Ministrinho”, embora seja popularmente chamado de Terreirão do Samba. A área foi subdividida, fisicamente, em três partes: uma com aproximadamente 11.000m² que permaneceu com a mesma denominação, com frente para a rua Leopoldo Schmitz e avenida Brasil, outra

com 630m², utilizada como bota fora do DEMLURB, e a última, com aproximadamente 11.000m², onde foi criado um espaço esportivo que recebeu o nome de “C.I.E.C.” – Centro de Iniciação Esportiva Comunitária. Nesse local foi criado um campo de futebol e espaço para a construção de pistas de atletismo, o que nunca aconteceu. Na Figura 55 pode-se ver essa subdivisão.



Figura 55: Centro Cultural Armando Toschi "Ministrinho", em tracejado a antiga área ferroviária
Fonte: autora sobre planta da área da PJF

Em 21 de dezembro de 2004 a comissão liquidante da RFFSA vendeu o edifício de 10 pavimentos para a PJF (MINAS GERAIS, 2004), que já dividia o uso do espaço com a MRS e a Inventariança da Extinta RFFSA desde o ano de 1997. É formado um condomínio para a administração do CATN.

No ano de 2011, a MRS desocupa os pavimentos do edifício, e passa a utilizar apenas a edificação anexa, de dois pavimentos.

Na Figura 56, levantamento realizado pela PJF, pode-se observar novas mudanças. O portão de acesso na Avenida Brasil, ganha entrada e saída de veículos independentes (1), porém o acesso de pedestres continua a ser feito entre os veículos, pois não existe caminho demarcado.

O único acesso pela Avenida Francisco Bernardino é feito por uma pequena passagem no prédio do antigo armazém e só atende a pedestres.

Aumentam o número de vagas, com o uso de uma parte do Terreirão do Samba para esse fim (2), cada órgão passa a ter região específica para estacionar.

Vários imóveis da Avenida Kascher foram desapropriados com o objetivo de unificação da área, e alguns demolidos, os contornos estão desenhados com linhas tracejadas, seus terrenos foram utilizados para ampliar a área de estacionamento (3).

Os prédios têm seu uso modificado: o prédio da fiscalização de obras passa a ser ocupado pelo refeitório de funcionários da PJF, desde 2005, e por um posto bancário, desde o ano de 2006 (A); no edifício do setor de segurança passa a funcionar como Sala de *Backup* e estacionamento da MRS, e a sala da Supervisão de Topografia da PJF (B); no prédio do antigo centro Odontológico passa a ser ocupada pela Equipe de Agentes de Trânsito da PJF (C).

Não foram encontrados documentos sobre a utilização da estação da EFCB no período entre a desativação do transporte de passageiros e o momento em que o espaço passa abrigar a Sociedade Antônio Parreiras em setembro de 1999, local que ocupa até hoje. O prédio do armazém da EFCB é ocupado pelos arquivos da Inventariança da Extinta Rede Ferroviária.

Em 2005, através da Lei 10.986, a PJF doa uma área de 3.812,00m² ao Estado de Minas Gerais para a construção do edifício sede da Justiça Federal de Primeiro Grau em Minas Gerais.

4.6 SEXTA PARADA: CERCANIAS DA ÁREA DO COMPLEXO FERROVIÁRIO CENTRAL

4.6.1 Avenida Raul Soares

A formação inicial desse aglomerado residencial pode ser observada em fotos anteriores ao ano de 1919. No início era um pequeno núcleo, com três ou quatro edificações, entre a Estação da Leopoldina Railway e o rio Paraibuna, em direção à ponte da Rua Halfeld.

Com o passar do tempo o número de edificações aumentou. Surgiram barracos, cortiços, prostíbulos, casas de aluguel de quarto e dormitórios. Era uma avenida “mal vista” pela sociedade e alvo de ações policiais. Por algumas vezes os estabelecimentos denominados dormitórios tiveram o funcionamento suspenso por “representação do Senhor Delegado de Costume, Menores e Assistência Social” (JUIZ DE FORA, 1964 e JUIZ DE FORA, 1968).

No ano de 1962 a região foi decretada de utilidade pública para permitir a conclusão das obras de regularização do Rio Paraibuna (BRASIL, 1962) e seus imóveis e terrenos foram desapropriados pela Prefeitura de Juiz de Fora.

Após a desapropriação, os imóveis foram demolidos e o material proveniente da demolição foi doado para quatro entidades: Assistência Social “João Monteiro”, destinada à “construção de casas para viúvas pobres” (JUIZ DE FORA, 1971); Associação dos Ex-Combatentes, para a construção da sede (JUIZ DE FORA, 1971); Sociedade Pró-Melhoramentos do bairro São Judas Tadeu, destinado à construção da sede social (JUIZ DE FORA, 1971) e a Sociedade Pró-Melhoramentos do bairro São Benedito e Vila Alpina, para construção da sede (JUIZ DE FORA, 1971).

As áreas remanescentes, após a regularização do rio, foram lembradas. Dessa área foi desmembrada a região para a implantação da avenida Brasil. O restante da área foi doado ao Diretório Central dos Estudantes da UFJF. Existia a condição de que a sede deveria ser construída

em dois anos a partir da data da doação, sob pena da área ser revertida ao patrimônio municipal, caso não fosse atendida (JUIZ DE FORA, 1975).

A condição não foi cumprida e, em 18 de novembro de 1976, Lei 5135/76, a Prefeitura de Juiz de Fora doa a área à Fundação Machado Sobrinho. A Lei autorizava a venda do imóvel, desde que o produto da venda fosse utilizado para a aquisição de uma área para edificação da Universidade do Trabalho. O prazo para aquisição da nova área era de três anos e mais três anos para começar a construção. A área é então vendida à “Solar Empreendimentos Ltda” que constrói uma edificação comercial de dois pavimentos no local.

Na Figura 57, pode ser vista a evolução da área: a situação primitiva, a área fundida e o novo desmembramento.

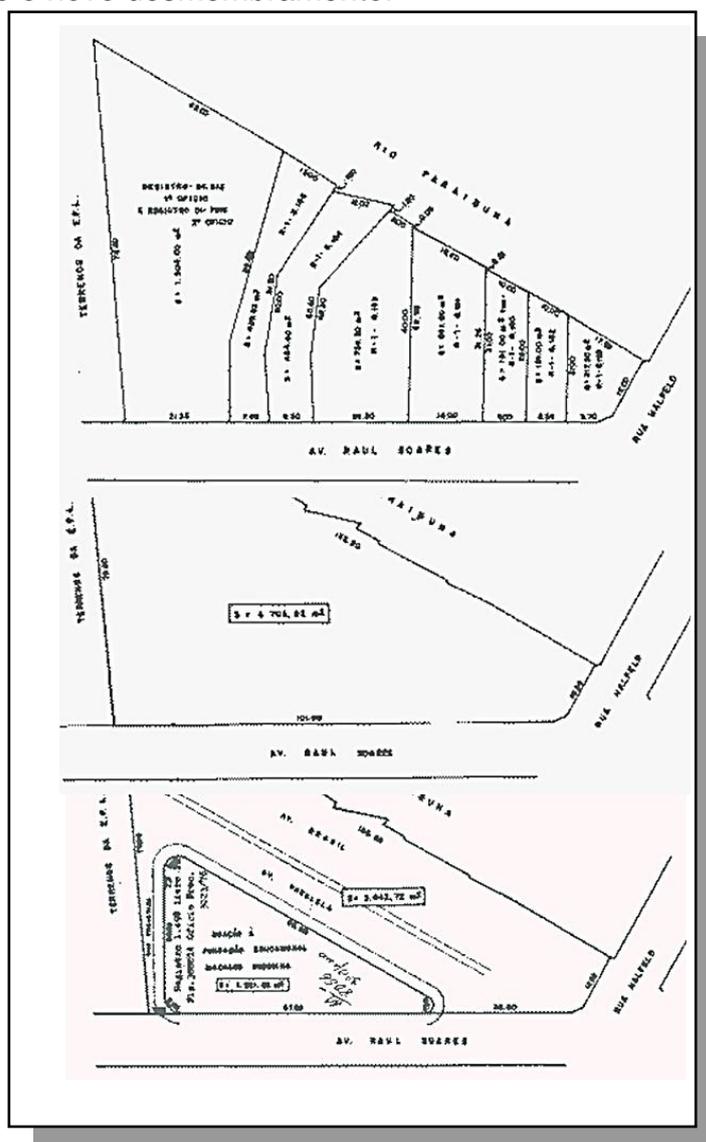


Figura 57: evolução da área da Avenida Raul Soares
Fonte: arquivo PJF, plantas da área.

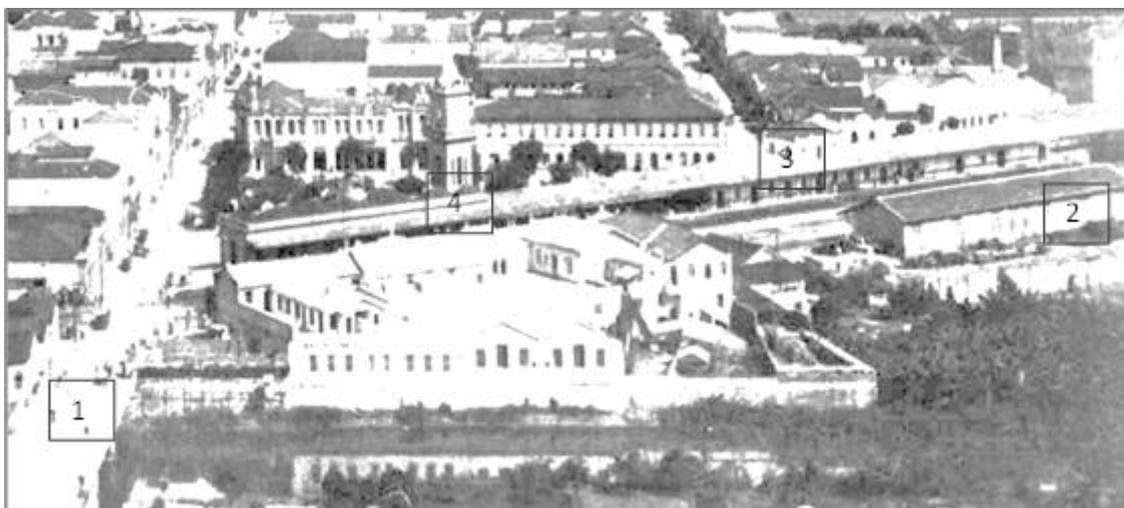
Na Figura 58a, com a imagem da década de 1910, pode-se ver o núcleo inicial da futura Avenida Raul Soares, formada por um pequeno número de edificações, às margens do rio Paraibuna.

Na Figura 58b, fotografia realizada em 1925, pode-se observar o aumento no número de edificações. Percebe-se, também, a modificação do traçado do rio, que teve seu leito alterado após a construção da ponte da rua Halfeld (1). À direita, na foto, vê-se a primeira edificação, em madeira, da estação da LR (2) e, ao fundo, as edificações da estação da EFCB (3 e 4).

Na Figura 58c, de 1950, observa-se a área totalmente edificada. Percebe-se que no local da edificação de madeira da estação LR foi erguido um edifício de dois pavimentos (1).



(58a): 1 – núcleo inicial da futura Avenida Raul Soares



(58b):
 1 – ponte sobre o rio Paraibuna
 2 – estação LR
 3 e 4 – estações EFCB



(58c): 1 – estação LR

Figura 58a, 58b, 58c: fotos entre os anos 1910 e 1950.

Fonte: <http://www.mariadoresguardo.com.br/>

Na Figura 59a, ano de 1960, observa-se as edificações de outro ângulo, a partir do “Campo da Leopoldina” (1). Na lateral esquerda pode-se ver a ponte Arthur Bernardes (2), no prolongamento da rua Halfeld e as edificações construídas na borda do rio Paraibuna (3) e, também, a Avenida Raul Soares (4). A direita estação EFCB (5) e estação LR (6).

Na Figura 59b, de 1969, é observada a demolição do casario da avenida, na esquina com a rua Halfeld, para a implantação da Avenida Brasil e, na Figura 59c, do ano de 1973, pode-se ver os trabalhos de terraplanagem com os trilhos da EFCB em primeiro plano (1).



(59a) 1 – Campo da Leopoldina 4 – Avenida Raul Soares
 2 – ponte Arthur Bernardes 5 – Estação EFCB
 3 – edificações na borda do rio 6 – Estação LR



(59b)



(59c)

Figura 59a, 59b, 59c: fotos do período de 1960 a 1980
Fonte: <http://www.mariadoresguardo.com.br/>

Na Figura 60a e 60b, de 1980, pode se observar a área após a implantação da Avenida Brasil. A área ainda não possui edificação, pode-se ver o muro de proteção dos trilhos da EFCB.



(60a)



(60b)

Figura 60a e 60b: fotos do ano de 1980.
Fonte: <http://www.mariadoresguardo.com.br/>

Na Figura 61a observa-se a obra de construção do edifício comercial na região antes ocupada pelo casario da Avenida Raul Soares e, na Figura 61b, a edificação pronta e em funcionamento.



(61a)



(61b)

Figura 61a e 61b: fotos a partir de 1980.
 Fonte: Fotos A e B: <http://mariadoresguardo.com.br/>

Na Figura 62, pode-se observar a vista atual da antiga avenida Raul Soares, antiga rua de acesso a Estação da Estrada de Ferro Leopoldina. À esquerda o muro faz divisa com o leito da ferrovia, à direita o prédio comercial construído no local, aos fundos a edificação de dois pavimentos da estação.



Figura 62: antiga Avenida Raul Soares.
 Fonte: imagem do Google Street View

4.6.2 Avenida Francisco Bernardino

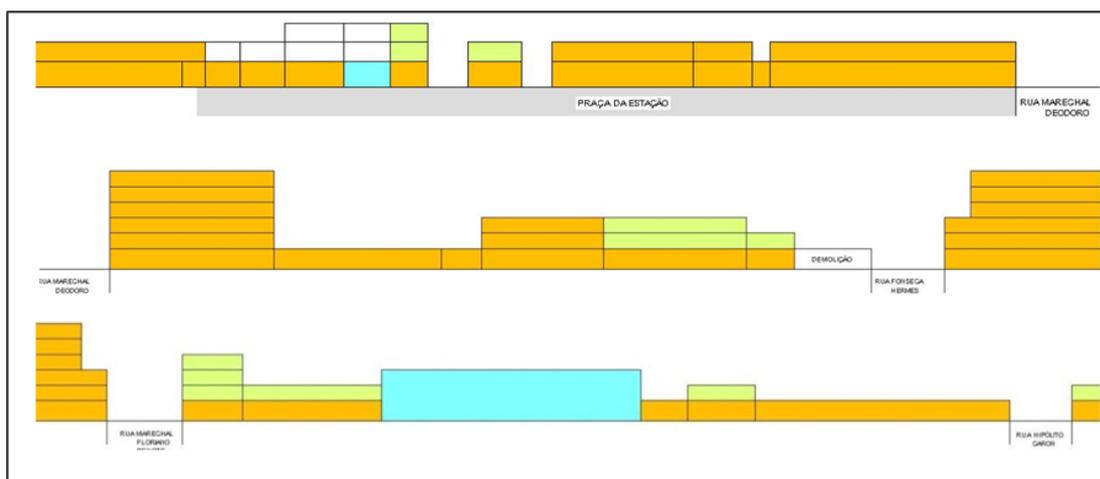
Dois anos após a instalação da Estação D. Pedro II no centro da cidade, em 30 de agosto de 1877, foi discutida, em uma sessão na Câmara, a proposta

de doação de um terreno pelo sr. José da Silveira Goulart. Esse terreno seria para a abertura de uma rua, paralela aos trilhos da ferrovia, começando na Praça de Estação e terminando na Rua Floriano Peixoto. A proposta não foi aceita pois foi entendido que não teria utilidade pública (LESSA, 1985).

Não foram encontrados dados que esclareçam como esta avenida foi implantada, nem registros do seu desenvolvimento, apenas algumas fotografias.

A avenida Francisco Bernardino é a via que faz a transição da área ferroviária para o centro comercial da cidade. Essa característica fica clara quando analisamos o croqui apresentado nas Figuras 63a, 63b.

Na Figura 63a pode ser observado que a avenida é ocupada na extensão oeste da área estudada por edificações de pequeno porte, com exceção Gattás Bara, na proximidade da Praça da Estação, que possui seis pavimentos. A extensão fora da área estudada também foi avaliada, Figura 62b, para que se tenha a visão do conjunto da avenida.



(63a)

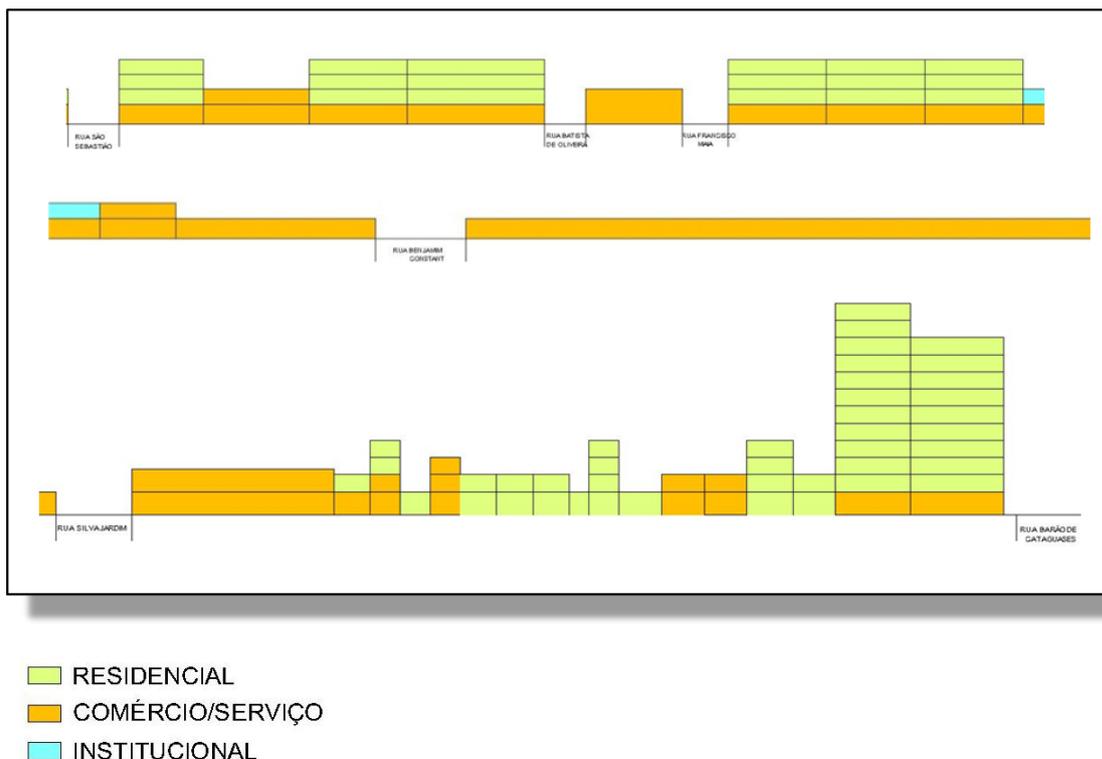


Figura 63a e 63b: croquis de análise da extensão oeste da Avenida Francisco Bernardino.
 Fonte: levantamento e croquis realizados pela autora

Para fazer uma análise do uso e ocupação da avenida, os usos foram classificados em residencial, comercial/serviço e institucional. Nota-se que, com poucas exceções, todos os edifícios são ocupados por uso comercial em seu primeiro pavimento. As exceções são: na Praça da Estação existe um destacamento do Batalhão de Polícia Militar, entre a Rua Marechal e Hipólito Caron, um Templo da Igreja Universal do Reino de Deus e próximo à Rua Barão de Cataguases nove residências.

Os usos comerciais predominantes são nas áreas de veículos, construção civil e alimentação. Existem dois templos de igreja, sendo um de grande porte. Existem 4 hotéis na região. Na Tabela 4 a seguir pode-se ver um resumo dos usos comerciais existentes no local:

Tabela 4: Resumo dos usos comerciais dos imóveis da Avenida Francisco Bernardino

USOS	TIPOS	Nº	USOS	TIPOS	Nº
VEÍCULOS	AUTOPEÇAS/ OFICINAS	7	ALIMENTAÇÃO	PADARIA	2
	POSTO COMBUSTÍVEL	2		MERCEARIA	1
	ESTACIONAMENTO	2		FABRICA DE GELO	1
	BORRACHARIA	1		AÇOUGUE	1
	COMPRA E VENDA	1		HIPERMERCADO	1
CONSTRUÇÃO CIVIL	MATERIAL DE CONSTRUÇÃO	2	OUTROS	IGREJA	2
	MATERIAL ELÉTRICO	4		EQUIPAMENTOS AGRÍCOLAS	2
	TINTAS	3		HOTEL	4
	PORTAS/JANELAS	1		FARMÁCIA	2
	REFRIGERAÇÃO	2		AGROPECUÁRIA	1
	VIDRAÇARIA	1		MÓVEIS	2

Fonte: levantamento feito pela autora

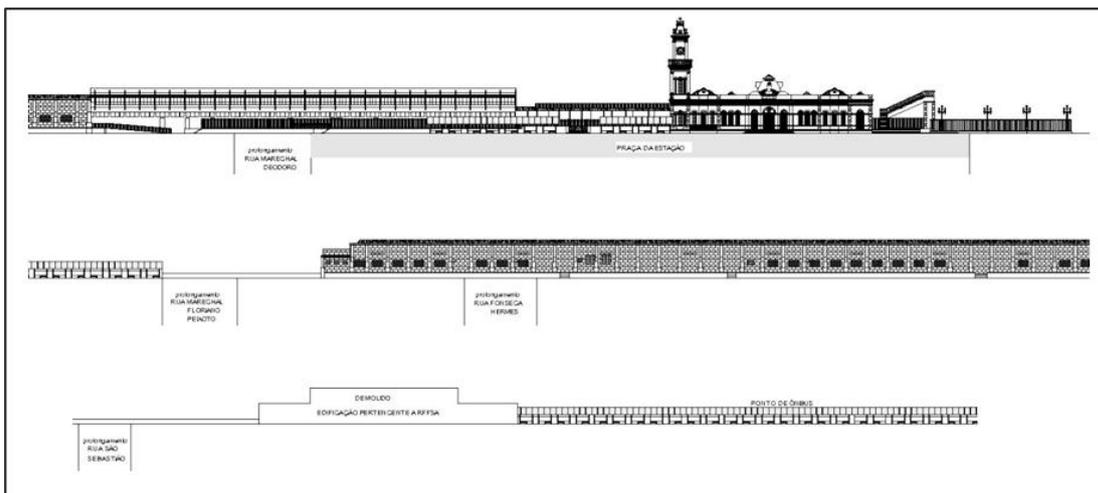
Quanto à ocupação do solo, foi constatado que as edificações ocupam a totalidade dos terrenos, não possuem recuos laterais e são construídas no alinhamento da via. Com relação ao número de pavimentos, as edificações variam de 1 a 12 pavimentos e são quantificados na Tabela 5:

Tabela 5: Resumo do número de pavimentos

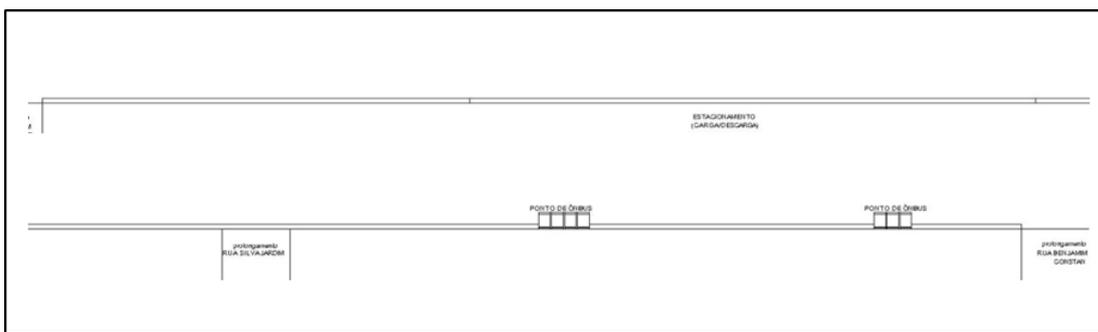
NÚMERO DE PAVIMENTOS	QUANTIDADE
01	6
02	21
03	6
04	10
06	2
10	1
12	1

Fonte: levantamento realizado pela autora

Na extensão leste, próximo da linha férrea, a única área edificada está na região da Praça da Estação, onde ficam localizados os edifícios da antiga Estação da Estrada de Ferro Central do Brasil e seu armazém e o prédio administrativo da RFFSA. A Figura 64a correspondente à da área estudada e, a 64b, o restante da avenida.



(64a)



(64b)

Figura 64a e 64b: croquis de análise da extensão leste da Avenida Francisco Bernardino.
 Fonte: levantamento e croquis realizados pela autora

Essa lateral tem seu uso voltado para o transporte ferroviário, em toda a sua extensão, fazendo divisa com o muro da estrada de ferro. Seus passeios são ocupados em vários locais por pontos de ônibus. Em sua parte central possui uma grande área de estacionamento para carga e descarga. A região não possui atrativos, podendo ser considerada área de passagem.

A avenida possui trânsito intenso e é importante para o escoamento do tráfego no centro da cidade, embora se encontre com sua capacidade próxima da saturação.

A Figura 65a, embora a foto não possua data, é uma das imagens mais antigas da avenida. Pode-se observar o Hotel Renascença (1), na Praça da Estação e o Minas Hotel (2) na avenida e, também, a primeira edificação da estação da EFCB (3) e a estação da EFL (4), em madeira.

Na foto aérea, Figura 65b, a avenida aparece na diagonal da foto. É possível observar o aumento no número de edificações ao seu longo. A fotografia, Figura 65c, foi realizada durante a grande enchente de 1940. A edificação em primeiro plano foi demolida e a segunda edificação, Minas Hotel, existe até os dias de hoje.

O Edifício Gattás Bara, visto na Figura 65d, está localizado na Avenida Francisco Bernardino, esquina com a rua Marechal Deodoro, próximo à Praça da Estação.



(65a) 1 – Hotel Renascença
2 – Minas Hotel
3 – Primeira edificação da estação a EFCB
4 – Estação da EFL, em madeira



(65b)



(64c)

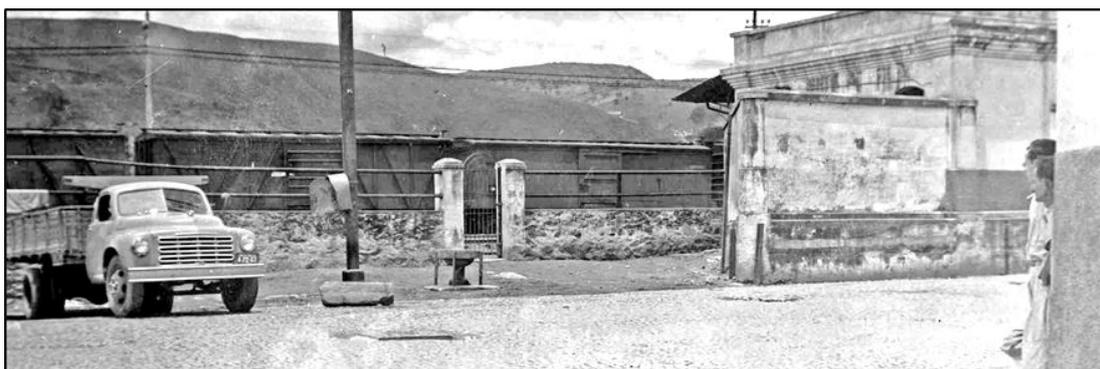


(64d)

Na Figura 66a, 1958, observa-se a Avenida Francisco Bernardino, vista da Rua Floriano Peixoto. Na lateral direita após a rua, pode ser visto parte da edificação dos armazéns da EFCB, após o muro observam-se vagões de trem.

Na Figura 66b, 1960, pode-se ver em primeiro plano a caixa d'água (1) e o pátio (2) da EFL, na diagonal os trilhos da EFCB (3) e, logo após, a Avenida Francisco Bernardino (4), observa-se o Edifício Gattás Bara (5), a maior edificação da avenida e, ao fundo, a Praça da Estação (6).

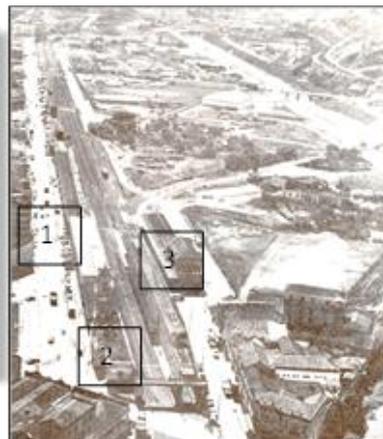
Na Figura 66c, 1969, observa-se, na lateral esquerda, toda a extensão da avenida (1), margeando os trilhos da EFCB. Na parte central da foto, a estação da EFCB (2) e EFL (3).



(66a)



(66b)



(66c)

- 1 – Caixa d'água
- 2 – Pátio da EFL
- 3 – Trilhos da EFCB
- 4 – Avenida Francisco Bernardino
- 5 – Edifício Gattás Bara
- 6 – Praça da Estação

- 1 – Avenida Francisco Bernardino
- 2 – Estação da EFCB
- 3 – Estação da EFL

Na Figura 67a, 1971, a avenida é vista por outro ângulo. A Praça da Estação está ao fundo e os trilhos da EFCB à esquerda. O posto de abastecimento ainda existe no local, esquina da Rua Hipólito Caron.

Na Figura 67b, final década 1970, pode-se ver o Minas Hotel. Observa-se a avenida asfaltada e os postes de iluminação com padrão mais próximo do atual.



(67a)



(67b)

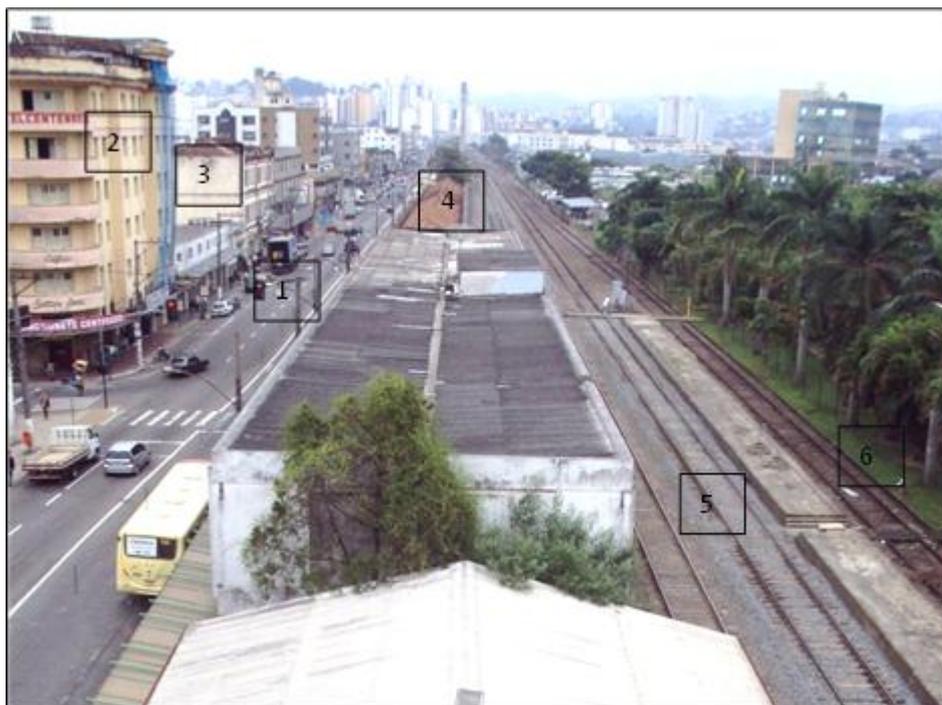
Figura 67a e 67b: fotos entre os anos 1971 e 2010.
Fonte: <http://www.mariadoresguardo.com.br/>

Na Figura 68a, 2010, observa-se na lateral esquerda a extensão da avenida (1), o edifício Gattás Bara (2) e o Minas Hotel (3); ao centro, as edificações ferroviárias, em primeiro plano o edifício administrativo da RFFSA (3), logo após os armazéns (4) e os trilhos (5) da antiga EFCB, na lateral direita vegetação esconde a estação da EFL (6). Foto realizada na torre do relógio da estação da EFCB.

Na Figura 68b, 2012, observa-se o imóvel (1) pertencente à antiga RFFSA, demolido no mesmo ano, na lateral próxima aos trilhos. Na outra lateral, próxima ao centro da cidade, nota-se as edificações de pequeno porte (2). Logo após a edificação vê-se um ponto de ônibus (3) de grande demanda e, ao fundo, a Praça da Estação (4) e o prédio sede da PJF (5).

Na Figura 68c, 2013, vê-se uma foto panorâmica da avenida, onde observa-se: em primeiro plano, o estacionamento da PJF (1), os trilhos (2) e o

armazém da EFCB (3), a extensão da avenida (4), o Minas Hotel (5) e o centro da cidade ao fundo (6).



- (68a)
- 1 – Avenida Francisco Bernardino
 - 2 – Edifício Gattás Bara
 - 3 – Minas Hotel
 - 4 – Armazém da RFFSA
 - 5 – Trilhos
 - 6 – Jardim da estação da EFL



- (68b)
- 1 – Imóvel da RFFSA
 - 2 – Edificações de pequeno porte
 - 3 – Ponto de ônibus
 - 4 – Praça da Estação
 - 5 – Prédio da PJF



(68c)

- 1 – Estacionamento da PJF
- 2 – Trilhos da ferrovia
- 3 – Armazém da RFFSA
- 4 – Avenida Francisco Bernardino
- 5 – Minas Hotel
- 6 – Centro da cidade

Figura 68a, 68b e 68c: Avenida Francisco Bernardino.
 Fonte: foto 68a e 68c: autora e foto 68b: google maps

4.6.3 Praça da Estação

A Praça da Estação trata-se de uma das áreas de influência da Estação Central do Brasil, entretanto, deve-se considerar sua importância, mesmo não sendo o objeto principal desse trabalho.

O espaço público denominado “Praça da Estação” apresentou, ao longo dos anos, características variadas e específicas. No princípio, quando da implantação das estações ferroviárias, era apenas um largo, de forma triangular, como forma de ocupação espontânea do local.

Com o passar do tempo o espaço foi urbanizado, ganhou contorno e delimitação definidos, ficando bem demarcado o espaço da praça e das ruas adjacentes. A área da praça foi equipada com bancos e vegetação, as vias públicas foram iluminadas, acompanhando o desenvolvimento das edificações ao seu redor. Surgiram hotéis e lojas comerciais, como pode ser visto em fotos da época, apresentadas a seguir. As edificações, nesse primeiro momento, eram de pequeno porte, sendo o Hotel Renaissance a maior e mais imponente edificação do entorno da praça, junto da edificação da Estação da Estrada de Ferro Central do Brasil.

Na Figura 69a, sem data (provavelmente 1877), observa-se o “Largo da Estação”, com os caminhos, que se transformariam em ruas, delimitados ao

seu redor. Não existe um desenho pré-estabelecido, é uma ocupação espontânea da área, com forma triangular, marcada por três vias de trânsito. A edificação da antiga estação da, na época, Estrada de Ferro D. Pedro II (1) é a principal edificação da região. Outro marco da área, o Hotel Renaissance, ainda não foi edificado.

Na Figura 69b e 69c, (provavelmente 1907) observa-se a praça já organizada: existência de arborização, locais para sentar sob as árvores, delimitação do espaço e iluminação pública eletrificada. Pode-se observar as novas edificações e novas características do conjunto arquitetônico ao redor da praça.

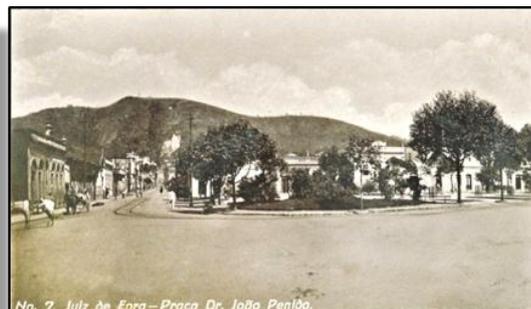
Na Figura 69d, 1907, pode-se observar o Hotel Renaissance, Hotel do Comércio e estabelecimentos de comércio na rua limítrofe da praça, atual Paulo de Frontin.



(69a)



(69b)



(69c)



(69d)

Figura 69a, 69b, 69c e 69d: Praça da Estação, entre os anos 1877 e 1907.
Fonte: <http://www.mariadoresguardo.com.br/>

Na década de 1930, começam a ser vistas modificações significativas nas edificações do entorno. Os prédios ganham novas configurações, dois pavimentos, e fachadas mais elaboradas. A praça muda sua configuração, deixa de ser um espaço de “estar” e tem seu uso dominado pelo automóvel, uma vez que estes passam a utilizar a área central, como estacionamento e posto de abastecimento. A praça passa a ser um local de passagem e tem como principal função o estacionamento.

Na planta cadastral de 1946, Figura 70, podemos observar o formato triangular da praça e os trilhos dos bondes na Rua Paulo de Frontin, e também a passagem de nível da Rua Halfeld em direção à ponte Arthur Bernardes.



Figura 70: Praça da Estação - Praça Dr. João Penido.
Fonte: planta cadastral de 1946. Arquivos PJF

Na década de 1960, ocorre nova modificação na configuração da praça, na parte central é criado um grande gramado, sem arborização e os automóveis passam a ocupar o contorno da área.

Em 1975, a região passa por uma profunda transformação, com a permuta da área da Cia Usinas Nacionais com a PJF, Figura 71, e sua posterior demolição. Com isso atravessa Dr. Prisco foi interligada à Avenida Francisco Bernardino, criando um grande corredor de tráfego.

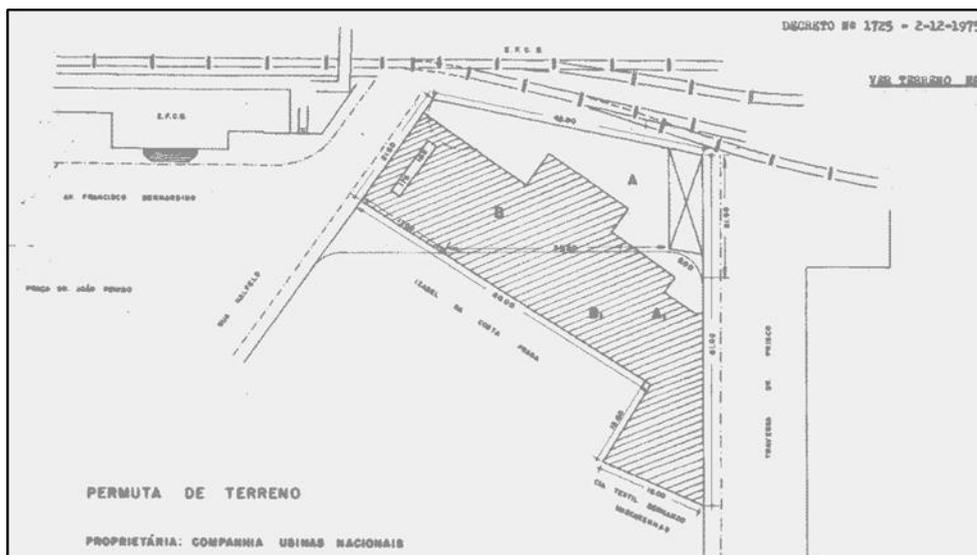


Figura 71: permuta de terreno.
Fonte: Arquivos PJF

Na planta cadastral de 1983, Figura 72, pode ser observada a nova configuração viária, após a ligação da Travessa Dr Prisco com a Avenida Francisco Bernardino. Na praça observa-se novo desenho: jardins centrais e áreas de estacionamento em seu entorno. Os trilhos dos bondes foram retirados.

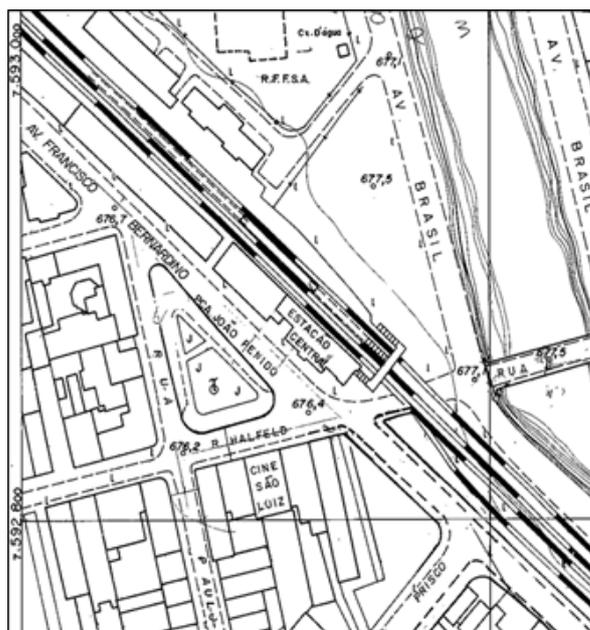


Figura 72: Praça da Estação - Praça Dr. João Penido.
Fonte: planta cadastral de 1983. Arquivos PJF

No período de 1990/2000, a praça retoma sua característica inicial, com relação ao uso, volta a ser novamente uma área de estar, com bancos, jardins e arborização, embora ainda seja utilizada como local de passagem. O estacionamento foi extinto, porém, um ponto de ônibus foi implantado em uma das laterais, o que marca seu uso ligado ao transporte.

Na Figura 73, pode-se ver um projeto da área, realizado pela PJF em 2003, em que se observa a arborização da praça e os novos passeios da Rua Paulo de Frontin. Também é possível ver que, após ganhar novo paisagismo, a passagem de nível da Rua Halfeld deixou de existir para os veículos, embora tenha permanecido a passagem para pedestres.

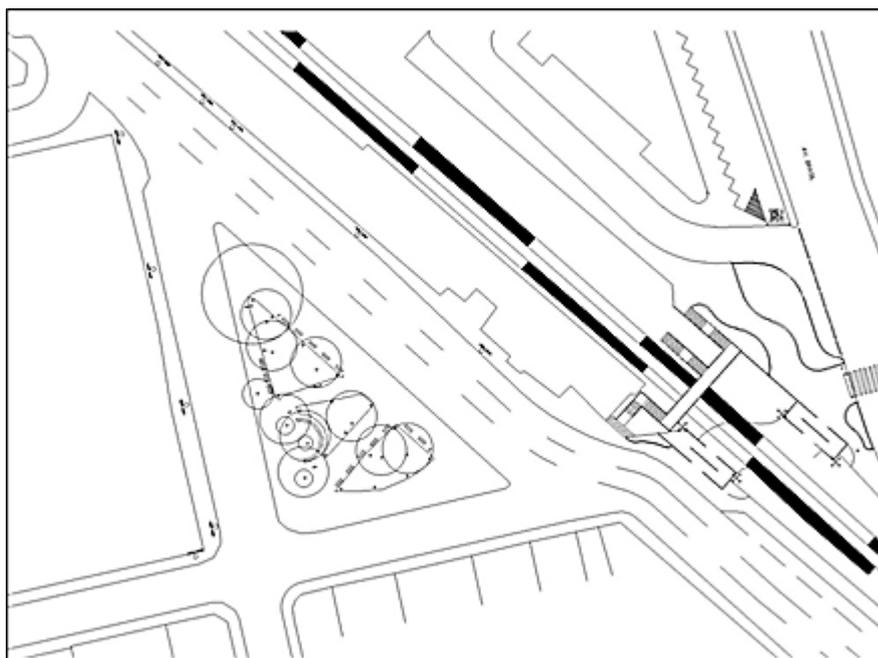


Figura 73: Praça da Estação.
Fonte: Arquivos PJF

Na Figura 74, pode-se observar a situação atual da praça. As ruas Paulo de Frontin e Halfeld foram fechadas para o trânsito de veículos, sendo permitido apenas para alcançar o comércio local. A condição de área de passagem ficou restrita às extremidades da praça para acesso a Avenida Francisco Bernardino.

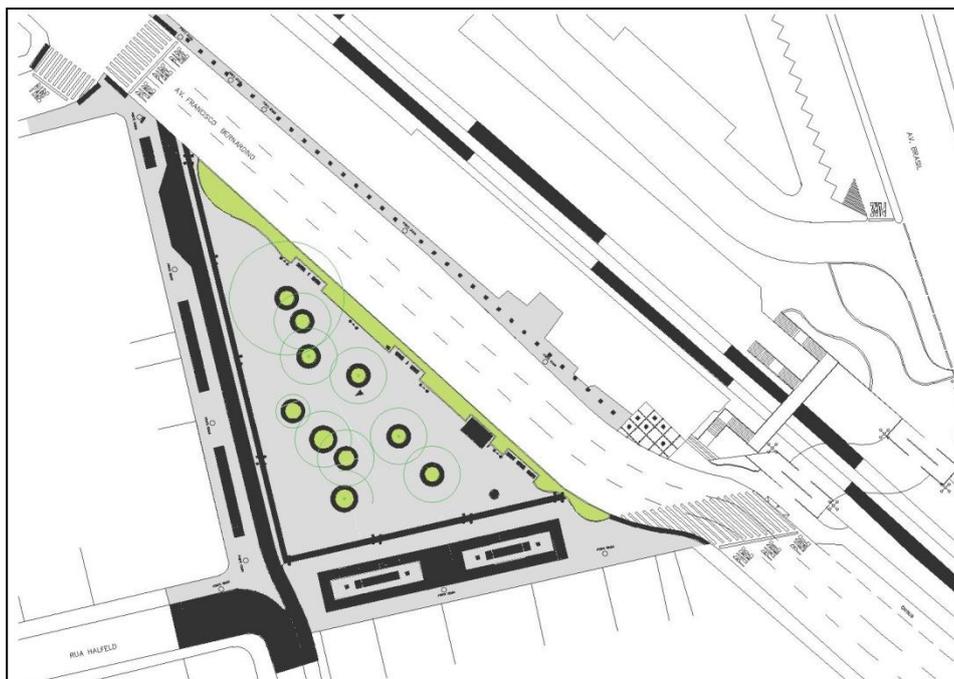


Figura 74: Praça da Estação, situação atual.
Fonte: Arquivos PJJ

Na Figura 75a, década de 1930, observa-se as edificações ao longo da rua Halfeld, ao fundo e à esquerda o prédio da estação da EFCB. Nota-se, também, a modificação no uso da praça: surge o posto de abastecimento, nas proximidades da rua Marechal Deodoro, e o estacionamento de veículos.

Na Figura 75b, década de 1930, observa-se os trilhos dos bondes na rua Paulo de Frontin e a eletrificação da rede. Observa-se as edificações de maior porte na rua Halfeld. Percebe-se também o novo paisagismo da praça, as árvores foram retiradas e a iluminação foi substituída.

Na Figura 75c, década de 1950, observa-se o estacionamento na área da praça (1), o bonde em frente ao hotel Renascense (2), o prédio da Associação Comercial (3), o edifício Gattás Bara (4), de seis pavimentos e o primeiro edifício da estação da EFCB (5).



(75a)



(75b)



(75c)

Figura 75a, 75b e 75c: Praça da Estação, entre os anos 1930 e 1950.
 Fonte: www.mariadoresguardo.com.br

Figura 76a, 1960, observa-se nova mudança na configuração da área: uma área gramada na parte central e estacionamento de veículos perpendicular às laterais da praça, apenas as áreas externas são transitáveis e a área ganha características de área de passagem. Nota-se a substituição no meio de transporte coletivo: saem os bondes e surgem os ônibus.

Na Figura 76b, 1970, observa-se a antiga travessia de veículos da rua Halfeld. Percebe-se a Avenida Brasil (1) já em uso. Na Figura 75c, 1970, observa-se a configuração da praça e ruas adjacentes.

Na Figura 76d, 1977, observa-se pequena modificação na configuração da praça, as vagas de estacionamento deixam de ser perpendicular e passam a ser paralelas às bordas da praça e os postes de iluminação foram substituídos. Na Figura 76e, 1982, observa-se a edificação da Cia Usinas Nacionais, que foi desapropriada e demolida em 1984 para promover a ligação da travessa Dr. Prisco e a Avenida Francisco Bernardino.



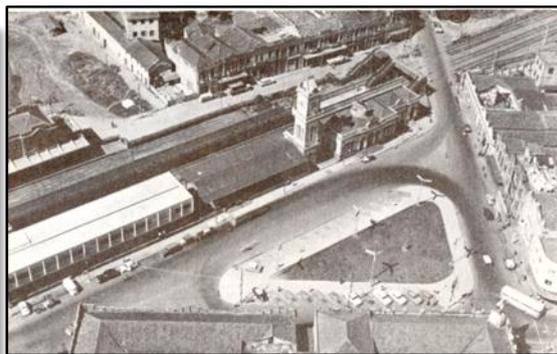
(76a)



(76b)



(76c)



(76d)



(76e)

Figura 76a, 76b, 76c e 76d: período compreendido entre os anos 1960 e 1982.
 Fonte: www.mariadoresguardo.com.br

Na Figura 77a, 2003, pode-se observar que o estacionamento de veículos foi extinto e que a praça apresenta nova concepção. Pode-se ver o novo paisagismo, com árvores e novo mobiliário urbano, a região deixa de ser apenas passagem. Nota-se a existência de um ponto de ônibus na lateral voltada para a Rua Paulo de Frontin.

Na Figur 77b, 2010, observa-se nova reforma dentro da mesma concepção. Paode-se ver que a Rua Paulo de Frotin (1) e rua Halfeld (2) deixam de ser acessíveis ao trânsito de veículos, surge uma barreira física, com jardins, ao longo da Avenida Francisco Bernardino. Ve-se que as áreas ajardinadas foram reduzidas, porém, a arborização foi mantida. A praça apresenta essas características até os dias atuais.



(77a)



(77b)

Figura 77a e 77b: Praça da Estação.
Fonte: (a) arquivos da PJF e (b) autora

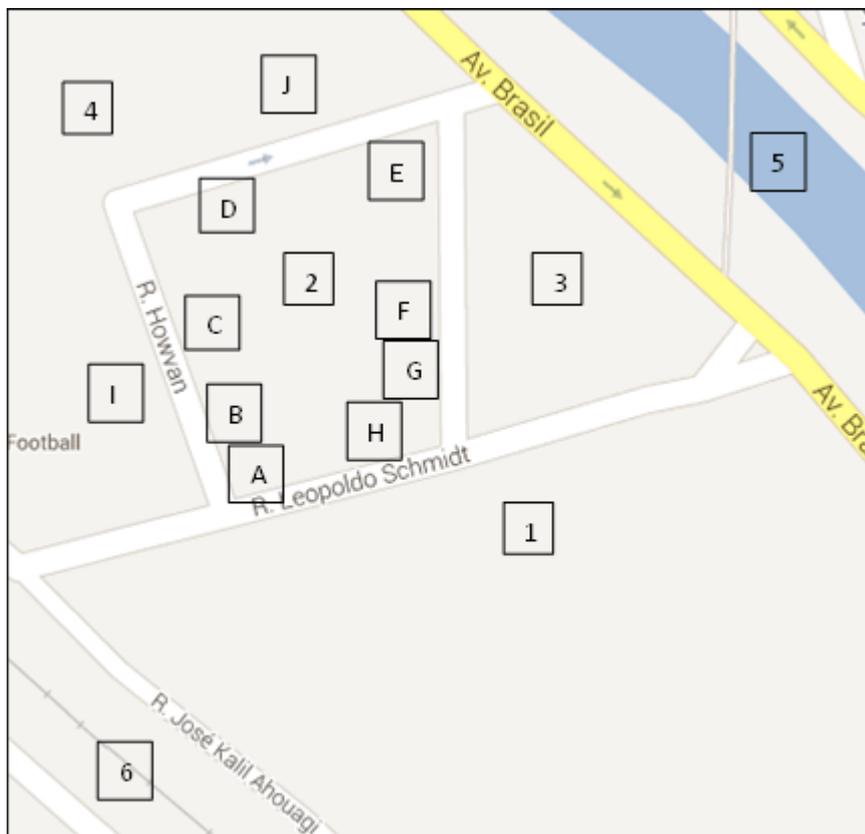
4.6.4 Rua Leopoldo Schmitz

A evolução da Rua Leopoldo Schmitz está atrelada à evolução da região do “Terreirão do Samba”. A rua foi implantada em terras desapropriadas dessa área.

As quadras existentes na via tem características diferenciadas do centro urbano. A quadra maior (1) é ocupada por prédios do poder público, o prédio sede da Prefeitura de Juiz de Fora e o prédio da Justiça Federal, além de um terreno da PJF utilizado como estacionamento público.

As duas quadras menores têm uso distintos, uma delas, quadra (2) tem usos muito variados: Loja Maçônica (A), Associação de Militares da Reserva Remunerada, Aposentados e Pensionista das Forças Armadas (B), Escola Municipal (C), Sindicato dos Trabalhadores Têxteis (D), Escola de Samba (E), Círculo Operário de Juiz de Fora (F), Garagem de Funerária (G), e Unidade

Prisional (H). Completando a vizinhança, dois clubes (I e J), o Rio Paraibuna (L) e os trilhos da ferrovia (M). A outra é ocupada por um Bota-Fora do DEMLURB (3), aonde são armazenados entulhos recolhidos periodicamente. Esses usos podem ser vistos na Figura 78, a seguir:



- 1 – região ocupada por edifícios do poder público
- 2 – usos variados: A – Loja Maçônica
B – Associação de Militares da Reserva Remunerada, Aposentados e Pensionistas das Forças Armadas
C – Escola Municipal
D – Sindicato dos Trabalhadores
E – Escola de Samba
F – Círculo Operário
G – Garagem de funerária
H – Unidade Prisional
- 3 – Bota fora do DEMLURB
- 4 – uso recreativo I – Tupi F.C.
J – Olímpio Atlético Clube
- 5 – rio Paraibuna
- 6 – trilhos da ferrovia

Figura 78: identificação dos usos.

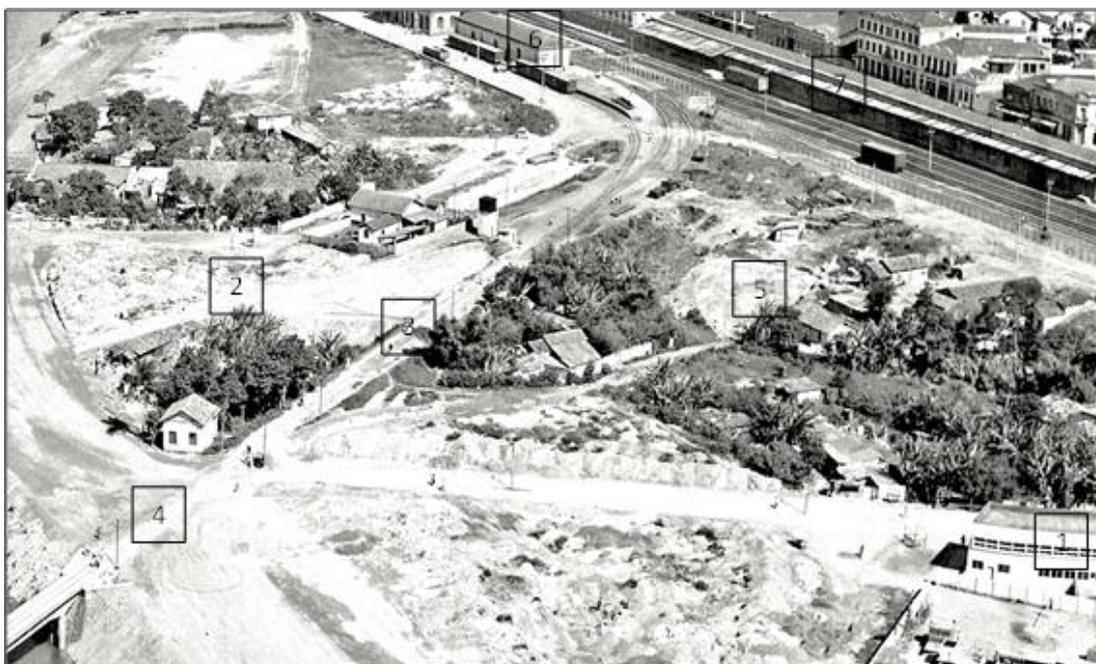
Fonte: autora sobre imagem do google maps

Embora a rua apareça bem caracterizada em fotografia realizada em 1939, Figura 79, vista como o prolongamento da Rua São Sebastião em direção ao Rio Paraibuna, na planta cadastral realizada no ano 1946, a rua não foi figurada.



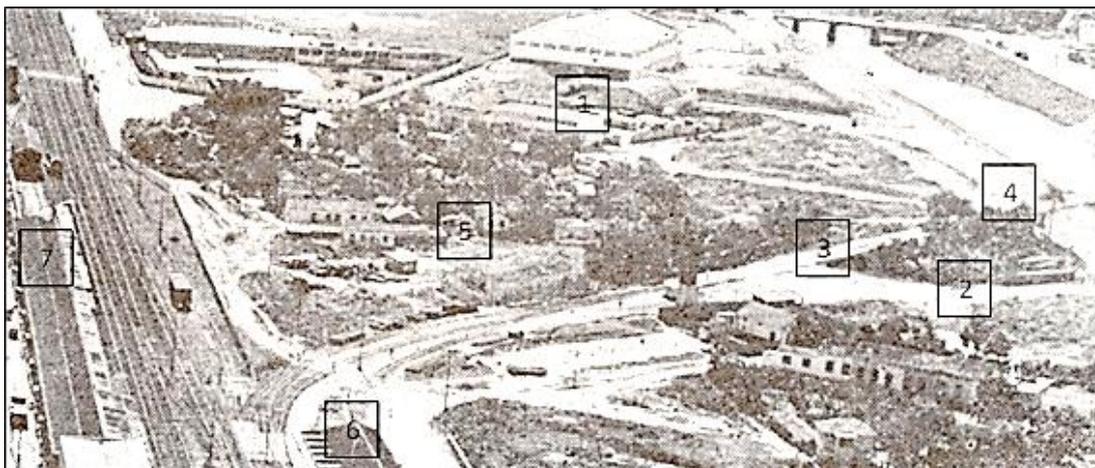
Figura 79: vista aérea de Juiz de Fora - 1939.
Fonte: www.mariadoresguardo.com.br

Nas fotografias de 1960, Figura 80a, 80b, 80c, observa-se a rua aparece sem calçamento, porém com postes de iluminação pública. Nota-se a primeira edificação de dois pavimentos (1), existente até os dias de hoje. Vê-se o traçado antigo (2) e o novo (3) dos trilhos da LR. Observa-se o ponto onde se encontravam os trilhos a Rua Leopoldo Schmitz e a futura Avenida Brasil (4), e as edificações existentes no Terreirão do Samba (5) e, ao fundo, o armazém da LR (6) e da EFCB (7).



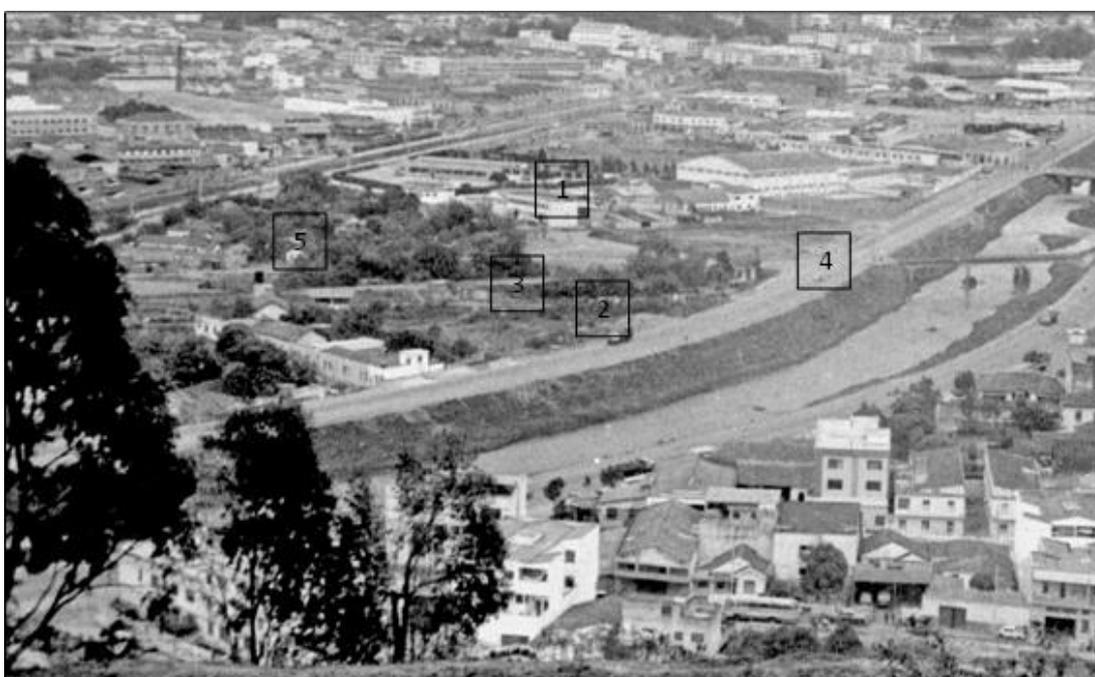
(80a)

- 1 – primeira edificação de dois pavimentos
- 2 – antigo traçado dos trilhos da LR
- 3 – novo traçado dos trilhos da LR
- 4 – cruzamento dos trilhos da LR com a Rua Leopoldo Schmitz e a futura Avenida Brasil
- 5 – edificações n “Terreirão do Samba”
- 6 – armazém da LR
- 7 – armazém da EFCB



(80b)

- 1 – primeira edificação de dois pavimentos
- 2 – antigo traçado dos trilhos da LR
- 3 – novo traçado dos trilhos da LR
- 4 – cruzamento dos trilhos da LR com a Rua Leopoldo Schmitz e a futura Avenida Brasil
- 5 – edificações n “Terreirão do Samba”
- 6 – armazém da LR
- 7 – armazém da EFCB



(80c)

- 1 – primeira edificação de dois pavimentos
- 2 – antigo traçado dos trilhos da LR
- 3 – novo traçado dos trilhos da LR
- 4 – cruzamento dos trilhos da LR com a Rua Leopoldo Schmitz e a futura Avenida Brasil
- 5 – edificações no “Terreirão do Samba”

Figura 80a, 80b e 80c: década de 1960.

Fonte: www.mariadoresguardo.com.br

A rua aparece pela primeira vez na planta de levantamento realizado pela PJF em 1974 e recebe denominação oficial de rua Leopoldo Schmitz, após a publicação da Lei 4923 de 01 de outubro de 1975.

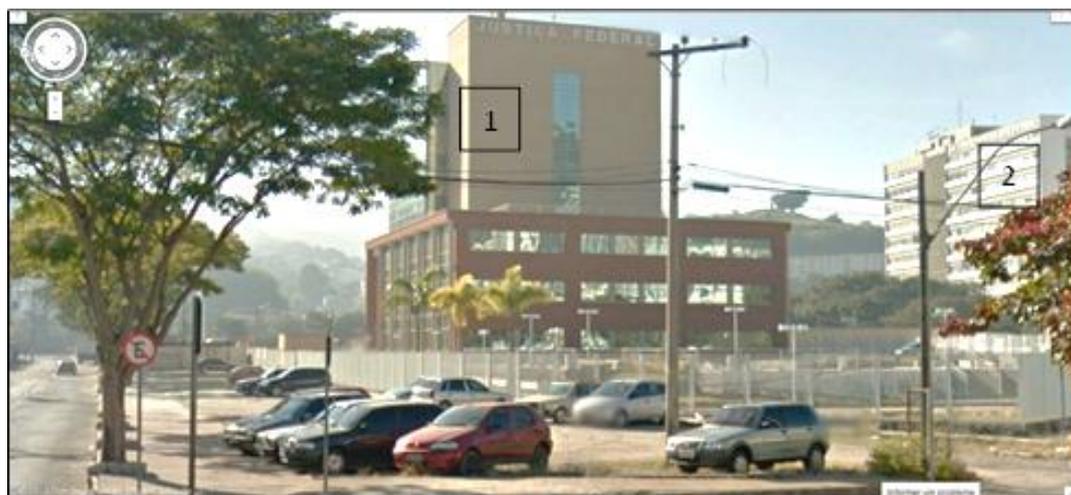
Na Figura 81 pode-se observar uma vista panorâmica da Rua Leopoldo Schmitz, a partir da Rua José Calil Ahouage. Vê-se, à esquerda, o muro de fechamento de um grande clube (1) e, à direita, em primeiro plano, a guarita de entrada desativada da PJF (2) e logo a seguir o prédio da Justiça Federal (3), ao fundo o prédio sede da PJF (4)



- 1 – muro fundos clube Tupi F.C.
- 2 – guarita de entrada desativada PJF
- 3 – prédio da Justiça Federal
- 4 – prédio sede da PJF

Figura 81: Rua Leopoldo Schmitz.
Fonte: Google Street View

Na Figura 82, pode-se ver em primeiro plano o prédio da Justiça Federal (1) e área de estacionamento e, em segundo plano, à direita, o edifício sede da PJF (2).



1 – prédio da Justiça Federal
2 – prédio sede da PJP

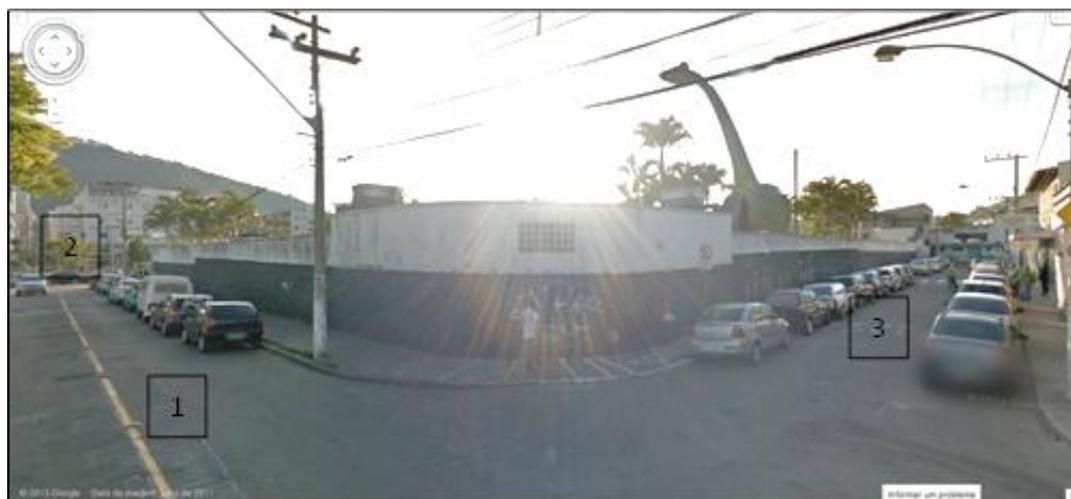
Figura 82: Rua Leopoldo Schmitz.
Fonte: Google Street View

Na imagem da Figura 83, pode-se ver a esquina da Rua Leopoldo Schmitz com a Avenida Brasil, no local conhecido como Terreirão do Samba.



Figura 83: Rua Leopoldo Schmitz.
Fonte: Google Street View

Na Figura 84, pode-se ver Rua Leopoldo Schmidt (1), entre as ruas José Calil Ahouage (2) e Howvan (3). O muro da esquina da rua Leopoldo Schmidt e a rua Howvan é a parte dos fundos de um clube.



- 1 – rua Leopoldo Schmitz
- 2 – rua José Calil Ahouage
- 3 – rua Howvan

Figura 84: Rua Leopoldo Schmitz.
Fonte: Google Street View

Na Figura 85, pode-se ver a Rua Leopoldo Schmidt (1) entre as ruas Howvan (2) e Padre Júlio (3), observa-se a edificação da esquina ocupada por uma Loja Maçônica.



- 1 – rua Leopoldo Schmitz
- 2 – rua Howvan
- 3 – rua Padre Júlio

Figura 85: Rua Leopoldo Schmitz.
Fonte: Google Street View

Na Figura 86, observa-se a Rua Leopoldo Schmidt (1), entre as ruas Howvan e Padre Júlio (2). A edificação da esquina aloja a unidade prisional

Casa do Albergado José Alencar Rogêdo – CAJAR (3), responsável por acolher os presidiários que cumprem pena em regime semiaberto e, ao lado, à rua Howvan está localizada uma garagem de funerária (4).



- 1 – rua Leopoldo Schmitz
- 2 – rua Padre Júlio
- 3 – Casa do Albergado José Alencar Rogêdo – CAJAR, unidade Prisional
- 4 – garagem de funerária

Figura 86: Rua Leopoldo Schmitz.

Fonte: Google Street View

Na Figura 87, observa-se a Rua Leopoldo Schmidt (1) entre as ruas Padre Júlio (2) e Avenida Brasil (3). O muro na esquina é o fechamento de uma área de transbordo do DEMLURB (4), órgão municipal responsável pela limpeza pública.



- 1 – rua Leopoldo Schmitz
- 2 – rua Padre Júlio
- 3 – Avenida Brasil

Figura 87: Rua Leopoldo Schmitz.
Fonte: Google Street View

Na Figura 88, observa-se a Rua Leopoldo Schmidt (1), na esquina da Avenida Brasil (2).



- 1 – rua Leopoldo Schmitz
- 2 – Avenida Brasil

Figura 88: Rua Leopoldo Schmitz.
Fonte: Google Street View

4.6.5 Avenida Brasil

A história da Avenida Brasil difere das demais áreas de influência estudadas. Todas as áreas surgiram em função da instalação da área ferroviária e evoluíram junto com ela. Com a Avenida Brasil foi diferente.

Segundo Brasil, 2013, após a grande inundação de 1940, foram aprovados estudos para a retificação do rio Paraibuna. Para tanto, imóveis foram desapropriados e aconteceram obras de saneamento e aterro:

Foram demarcados quarteirões segundo conceitos urbanos e durante o processo foi preservada uma área à margem do rio para a construção de uma avenida, a Avenida Paraibuna (BRASIL, 2013)

Portanto, a via foi planejada muito anos após a implantação da ferrovia na região (1875/1884) e inserida (final da década de 1970), de fato, após a extinção do transporte de passageiros (1972).

Na Figura 89, pode-se observar a área a ser ocupada pela futura Avenida Brasil (1), obstruída pelas edificações da Avenida Raul Soares (2).



- 1 – futura Avenida Brasil
2 – edificações da Avenida Raul Soares

Figura 89: foto aérea do complexo ferroviário central, 1960.
Fonte: www.mariadoresguardo.com.br

Na Figura 90, 1980, após implantação da via, pode-se ver todo o complexo ferroviário voltado para a Avenida Brasil (1): a estação (2) e o armazém (3) da EFCB; a estação (4), o armazém (5) e o pátio (6) da LR. Não existe barreira visual, com exceção das pequenas edificações existentes na Avenida Kascher (7), quem circula pela via tem total visibilidade da área ferroviária.



- 1 – Avenida Brasil 4 – estação da LR 7 – Avenida Kascher
2 – estação da EFCB 5 – armazém da LR
3 – armazém da EFCB 6 – pátio da LR

Figura 90: foto panorâmica do complexo ferroviário central, 1960.
Fonte: www.mariadoresguardo.com.br

As imagens a seguir são feitas a partir do Google Street View e representam a situação atual do local. Na Figura 91 pode-se ver o Terreirão do Samba (1), nas proximidades da Rua Leopoldo Schmitz, ao fundo o armazém da LR (2). Observa-se a vegetação (3) na borda do rio Paraibuna, a Avenida Brasil (4).



1 – Terreirão do Samba
3 – borda do rio Paraibuna

2 – Armazém da LR
4 – Avenida Brasil

Figura 91: Terreirão do Samba, na Avenida
Fonte: Google Street View

Na Figura 92, observa-se a entrada (1) e as edificações (2) da Avenida Kascher, na lateral direita, a vegetação na borda do Rio Paraibuna (3).



1 – Entrada da Avenida Kascher
2 – edificações da Avenida Kascher
3 – borda do rio Paraibuna

Figura 92: entrada da Avenida Kascher.
Fonte: Google Street View

Na Figura 93, pode-se ver o acesso (1) ao Conjunto Arquitetônico Tancredo Neves. O acesso atende a veículos e pedestres que andam na mesma pista. É a região de maior visibilidade ao prédio da antiga estação da EFL, que pode ser visto ao fundo na fotografia (2).



1 – acesso ao Conjunto Arquitetônico Tancredo Neves

2 – estação da LR

Figura 93: atual acesso ao Conjunto Arquitetônico Tancredo Neves.

Fonte: Google Street View

Na Figura 94, pode-se ver a edificação comercial construída no local da antiga Avenida Raul Soares (1), a entrada principal da estação da EFL (2), e em primeiro plano a Avenida Brasil (3).



1 – edifício comercial localizado na antiga Avenida Raul Soares

2 – estação da LR

3 – Avenida Brasil

Figura 94: acesso ao Conjunto Arquitetônico Tancredo Neves.

Fonte: Google Street View

4.6.6 ESPAÇO CULTURAL ARMANDO TOSCHI (MINISTRINHO) - Terreirão do Samba

A evolução dessa região foi amplamente relatada no item 4.5 Quinta Parada, portanto, neste espaço serão apresentadas apenas fotografias de várias épocas do local.

Na Figura 95, 1960, pode se observar as edificações e a vegetação (1) existentes no local. Nota-se, ao fundo, o armazém (2) e os trilhos (3) da EFCB, a rua Leopoldo Schmidt (4), Avenida Kascher (5) e o rio Paraibuna (6).

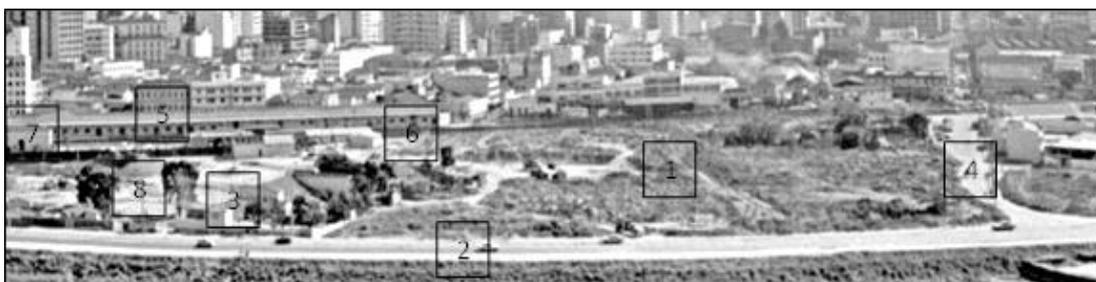


- | | |
|---------------------|--------------------------|
| 1 – vegetação | 4 – rua Leopoldo Schmitz |
| 2 – armazém da EFCB | 5 – Avenida Kascher |
| 3 – trilhos da EFCB | 6 – rio Paraibuna |

Figura 95: foto aérea do Terreirão do Samba, 1960.

Fonte: www.mariadoresguardo.com.br

Na Figura 96, 1980, observa-se o menor número de edificações e a diminuição da vegetação (1). Nota-se, em primeiro plano, a Avenida Brasil (2), logo a seguir, Avenida Kascher (3) e a Rua Leopoldo Schmitz (4). Ao fundo vê-se o armazém (5) e os trilhos (6) da EFCB e, o armazém (7) e o pátio (8) da EFL.



- | |
|---|
| 1 – menor numero de edificações diminuição da vegetação |
| 2 – Avenida Brasil |
| 3 – Avenida Kascher |
| 4 – rua Leopoldo Schmitz |
| 5 e 6 – armazém e trilhos da EFCB |
| 7 e 8 – armazém e pátio da LR |

Figura 96: foto panorâmica do complexo ferroviário central, 1980.

Fonte: www.mariadoresguardo.com.br

Na Figura 97a e 97b, 2005, observa-se a área do Espaço Cultural Armando Tochi “Ministrinho”, popularmente conhecido como Terreirão do Samba, em dois momentos. Pode-se ver o campo de futebol (1), a área usada como estacionamento (2), e ocupada por um circo (3); e o depósito de lixo do DEMLURB (4). Nota-se a Avenida Francisco Bernardino (5), o armazém (6) e os trilhos (7) da EFCB, a Avenida Kascher (8), a rua Leopoldo Schmitz (9), a Avenida Brasil (10), a ponte ferroviária (11) sobre o rio Paraibuna (12) e o prédio sede da PJF (13).



(97a)

1 – campo de futebol 2 – Terreirão do Samba: estacionamento 4- Depósito DEMLURB
 5 – Avenida Francisco Bernardino 6 – Armazém da EFCB 8 – Avenida Kascher
 9 – rua Leopoldo Schmitz 10 – Avenida Brasil 12 – rio Paraibuna 13 – prédio sede da PJF



1 – campo de futebol 3 – Terreirão do Samba: Circo 4 - Depósito DEMLURB (97b)
 5 – Avenida Francisco Bernardino 6 – Armazém EFCB 8 – Avenida Kascher
 9 – rua Leopoldo Schmitz 10 – Avenida Brasil 11 – ponte da LR 12 – rio Paraibuna
 13 – prédio sede da PJJ

Figura 97a e 97b: foto aérea do Terreirão do Samba, 2005.
 Fonte: arquivos da PJJ

Na Figura 98, 2013, pode-se observar a área do Terreirão nos dias atuais. Observa-se que no local do campo de futebol foi erguido o prédio da Justiça Federal (1), e a outra área passou a ser utilizada somente como estacionamento (2). Vê-se a rua Leopoldo Schmitz (3), a Avenida Francisco Bernardino (4), e Avenida Brasil (5), Avenida Kascher (6), o prédio sede da PJJ (7) e o rio Paraibuna (8).



1 – prédio da Justiça Federal

2 – Terreirão do Samba

3 – rua Leopoldo Schmitz

4 – Avenida Francisco Bernardino

5 – Avenida Brasil

6 – Avenida Kascher

7 – prédio sede da PJJ

8 – rio Paraibuna

Figura 98: foto panorâmica do Terreirão do Samba, 2013.

Fonte: autora

5 CHEGADA

Ao analisar a evolução das paisagens ferroviárias requalificadas, percebeu-se a intenção clara de reutilização para os mais diversos fins, porém, sempre preservando a sua existência anterior, de modo que a identidade da área ferroviária não fosse perdida.

As modificações para os novos usos, não ferroviários, foram feitas buscando referências em outras obras ferroviárias ou fazendo com que a adaptação preservasse a essência ferroviária do espaço.

A revitalização da Gare D'Orsay é um símbolo da valorização da memória ferroviária. Após a intenção de demolir a estação para a construção de um edifício modernista, o que apagaria a história ferroviária do local, optou-se pela preservação da edificação, com as modificações necessárias para o funcionamento de suas novas funções: Museu D'Orsay.

As dificuldades para a adaptação surgiram na concepção do projeto: uma estação é aberta e barulhenta, um museu é fechado e silencioso. As modificações para o novo uso foram grandes, construção de novas galerias, fechamento de vãos, climatização do ambiente, projeto museográfico e muitas normas de segurança.

As modificações foram feitas e as características da edificação preservadas, o Museu D'Orsay é um dos principais museus da Paris. A própria edificação é motivo de visitação, uma vez que as principais características da edificação e sua história foram preservadas.

No que se refere ao Complexo Ferroviário de Curitiba, ao ser requalificado, teve seu pátio de manobras totalmente ocupado pelas edificações de um *shopping center* de grande porte. Apenas a edificação principal da estação e o armazém não foram demolidos.

No interior da estação funciona o Museu Ferroviário, a antiga plataforma de embarque, faz o elo entre a nova edificação e a estação. A plataforma está bem caracterizada, com uma pequena composição (locomotiva e vagão), placas e relógio da época de funcionamento do trem na entrada da estação. A plataforma é contínua e integrada à praça de alimentação do shopping.

O projeto arquitetônico do shopping remete ao projeto da Estação *D'Orsay*, o que faz com que a lembrança de que se trata de um espaço ferroviário seja preservada.

Após a implantação do empreendimento, houve uma nova dinâmica na utilização dos espaços no entorno da estação, que se encontravam estagnados no período de desativação da área ferroviária.

As Estações de Ouro Preto e Mariana, assim como a estrada de ferro que as une e as duas estações intermediárias foram reutilizadas para o mesmo fim para o qual foram projetadas: o transporte.

Porém, o novo uso se restringe ao transporte de passageiros, com cunho cultural. O princípio fundamental para a requalificação dessas áreas foi a preservação do patrimônio ferroviário da região.

As modificações ao redor das estações foram feitas com o intuito de agregar a população residente nas cidades do projeto. Fazer com que a população se sentisse integrada ao projeto e à história da ferrovia, que é parte importante da história local.

A Estação Pedro Nolasco, localizada na cidade de Vila Velha, no Espírito Santo, foi restaurada pela empresa Vale e funciona como um Museu Ferroviário. Percebe-se a preocupação com a edificação e seu entorno imediato e com o acervo ferroviário exposto. Foram criados um Centro de Memória, que abriga a documentação da Estrada de Ferro Vitória-Minas, para consulta de populares e uma praça de alimentação ambientada em antigos vagões, o que faz com seja ressaltado o antigo uso ferroviário do local.

Pode-se afirmar que, em termos de resgate da memória ferroviária, a ação é focada em uma área restrita, pois, logo após os trilhos, está situada a estação da Estrada de Ferro Leopoldina, em total estado de abandono.

Cada uma das áreas evolui de forma diferente, muitos fatores interferem nessa evolução, em especial o reconhecimento do valor das áreas ferroviárias pela sociedade e pelos órgãos públicos.

Não existe orientação legal de como cuidar das questões de manutenção ou recuperação desse patrimônio, que muitas vezes fica abandonado à própria sorte ou é reutilizado como se não possuísse história ou se essa não tivesse valor.

O objeto de estudo desta pesquisa se encontra “isolado” do restante da cidade, às margens da área central da cidade, quando se observa que fica localizada entre dois divisores da área urbana central: o Rio Paraibuna e a própria linha férrea.

A região possui características distintas do centro urbano, com usos diferenciados e menos integrados dos espaços. As quadras são longas e ocupadas por prédios públicos, clubes, galpões e grandes vazios e o fato de não possuir população residente faz com que a região tenha um baixo índice de ocupação.

Com relação às áreas de influência, observou-se que apenas a região da Praça da Estação possui trabalhos de pesquisa e análise. Não foi encontrada literatura que tratasse da evolução ou qualquer análise sobre os impactos das intervenções que as demais regiões sofreram no decorrer dos anos.

E, como elas perderam durante sua evolução, a referência com relação a esse passado, quando se fala da memória ferroviária no entorno das estações, apenas a Praça da Estação é mencionada. É possível que isso ocorra em função do fato do entorno da praça permanecer praticamente inalterado, por ser uma área de grande acesso da população, formando o principal núcleo histórico da cidade.

O restante da área foi descaracterizado, a ponto de não ser sequer lembrada a existência do uso ferroviário. A Avenida Raul Soares, principal acesso da estação da LR e seu pátio de manobras, foi totalmente descaracterizada e deixou de ter a função de acesso, tornando-se apenas uma via de passagem de coletivos. No local do antigo casario foi erguido um edifício comercial, que não possui nenhuma referência à antiga função da via e ao seu histórico.

A Rua Leopoldo Schmitz não possui mais qualquer vestígio da época ferroviária, embora fosse a junção desta com a Avenida Brasil o local por onde os trilhos da LR alcançavam a ponte de travessia do Rio Paraibuna. Desta época existe apenas um edifício de dois pavimentos que não possui histórico ferroviário.

A área do Terreirão do Samba foi totalmente descaracterizada, e não possui indício de que por ali tivesse passado os trilhos de uma ferrovia. A única

lembrança da época ferroviária é a caixa d'água ainda existente no meio da arborização do estacionamento da PJF, sem nenhuma informação sobre sua origem ou função.

A Avenida Brasil, embora tenha sido implantada em um período posterior, é o local de acesso à Ponte da Leopoldina. Hoje, a ponte é utilizada para travessia de pedestres e, também, não possui nenhuma indicação que seja patrimônio ferroviário.

A Avenida Francisco Bernardino, embora esteja intrinsecamente ligada à Praça da Estação, não possui o mesmo status. Suas edificações possuem padrão arquitetônico mais simples, menos elaborados, e seus imóveis não têm a mesma representatividade histórica, à exceção de poucos edifícios isolados, como o prédio do Minas Hotel, um dos mais antigos da região e o edifício Gattás Bara, da década de 50. Em função da simplicidade das construções, não houve cuidado em preservar as edificações durante o desenvolvimento da região.

Observa-se uma clara valorização das edificações da EFCB por parte da população, principalmente a estação ferroviária, em detrimento do restante do conjunto ferroviário. É possível que isso ocorra em função desses prédios possuírem maior visibilidade e contato direto com a via de trânsito intenso, em que estão inseridos.

A estação da EFCB possui arquitetura típica ferroviária e tem as iniciais da estrada de ferro acima de sua porta principal, o que logo identifica seu uso principal. Hoje a edificação é utilizada por um curso de artes plásticas e não teve suas características construtivas comprometidas.

O edifício dos armazéns não possui identificação da estrada de ferro, embora possua tipologia construtiva que indique seu uso original. A edificação encontra-se parcialmente descaracterizada, com vãos e portas fechadas. Não existe qualquer sinalização indicativa de se tratar de imóvel ferroviário.

Uma pequena porta na lateral do armazém é a entrada de pedestre para todo o Conjunto Arquitetônico Tancredo Neves, ou seja, para o antigo pátio de serviços e estação da LR. Nessa entrada não existe nenhuma informação sobre a antiga área ferroviária.

O prédio ferroviário administrativo, existente entre a estação e o armazém, foi construído no local da primeira edificação da estação da EFCB.

Suas características arquitetônicas são distintas das dos outros dois prédios e, como causa uma ruptura visual no conjunto e não possui identificação, não se faz a associação do seu uso à ferrovia.

A estação da LR foi construída de costas para a cidade, em função da implantação voltada para o rio Paraibuna, e nunca possuiu contato direto com a Praça da Estação. Sua localização é mal sinalizada. Não existe qualquer referência sobre a existência ou a possibilidade de acesso ao prédio da estação, a partir da praça ou da Avenida Francisco Bernardino, apenas placa indicativa do Museu Ferroviário. Na Avenida Brasil também não existe sinalização referente à estação e sua visibilidade fica comprometida, pois a edificação está recuada e existe uma intensa arborização à sua frente.

Embora o prédio sede tenha sido adquirido pela PJF, os terrenos continuam de propriedade da Inventariança da Extinta RFFSA. As pequenas edificações de apoio existentes não possuem identificação das suas atuais funções e nem de que sejam antigos edifícios ferroviários.

O desenvolvimento da região não levou em consideração o histórico ferroviário do local. As intervenções foram feitas de acordo com as necessidades imediatas para a solução de problemas específicos.

Durante o desenvolvimento da região estudada observou-se que as ações de valorização e ou preservação da memória ferroviária foram pontuais. As ações se resumiram ao tombamento das edificações das estações e na implantação do Museu Ferroviário.

Não aconteceram ações pensando na área como um todo, o que não significa que a área deveria ficar estagnada, apenas que as ações deveriam ser pensadas junto com a não desvalorização da história do local, o que trouxe a perda da identidade da área.

5.1 ÚLTIMA PARADA

Como muitas outras localidades, Juiz de Fora se desenvolveu a partir da implantação da estrada de ferro. A Praça da Estação foi um dos núcleos formadores da cidade. As estações ferroviárias eram consideradas símbolos de modernidade e influenciavam na arquitetura das cidades.

Porém, surgiram novos meios de transporte que substituíram o trem. Os trilhos foram gradativamente substituídos pela rodovia e, entraram em decadência. Após o transporte de passageiros ser suprimido as instalações foram abandonadas ou subutilizadas. Este fato criou áreas com grandes vazios nas áreas centrais das cidades, o que fez com que a região fosse influenciada por essa subutilização. Para que a área fosse reutilizada, modificações foram feitas, porém, na maioria das vezes sem qualquer cuidado com a história do local.

Em Juiz de Fora não foi diferente. Após a desativação do transporte de passageiros as instalações ferroviárias ficaram abandonadas ou subutilizadas. Aos poucos, o complexo ferroviário central foi sofrendo modificações, pontuais, que descaracterizaram o seu uso primitivo.

As intervenções, após a retirada dos trilhos, que trouxeram maior descaracterização da área foram a construção do edifício sede da RFFSA e seus anexos, atual sede da PJF e a implantação da Avenida Brasil. Não se avalia nesse trabalho, a necessidade ou não das obras, apenas relata-se a importância dessas obras na descaracterização da área ferroviária.

Ao fazer a análise comparativa da evolução do Complexo Ferroviário Central de Juiz de Fora e as demais estações ferroviárias estudadas, verifica-se mais pontos discrepantes que pontos em comum.

Em todas as paisagens estudadas, as edificações ferroviárias foram restauradas, antes de serem reutilizadas, independente de qual seria sua nova função e, seu entorno ferroviário, ou foi preservado (Ouro Preto/Mariana e *d'Orsay*), ou ao ser modificado, remeteu ao histórico ferroviário (Curitiba e Vila Velha). Em Juiz de Fora, tal fato não ocorreu. O pátio de manobras encontra-se descaracterizado e as edificações estão localizadas de forma dispersa e sem placas indicativas, o que dificulta a identificação das edificações ferroviárias, em especial as da EFL.

As estações do complexo ferroviário de Juiz de Fora passaram por modificações para receberem suas novas funções. Porém cada estação foi tratada de uma forma.

Na estação da EFL foi feito um projeto museográfico e luminotécnico, como nas demais estações que foram reutilizadas como museu, a edificação sofreu modificações pontuais que não comprometeram as principais

características arquitetônicas da edificação. A sua reutilização se deu aos moldes da estação de Curitiba. Porém, naquela cidade a estação foi valorizada pelo imóvel comercial que ocupa o antigo pátio ferroviário e, em Juiz de Fora a localização da estação e a falta de sinalização fazem com que esta fique “invisível” na cidade. Os edifícios não foram restaurados e encontram-se precisando de reparos.

Na estação da EFCB percebe-se que não houve projeto para ocupação da edificação. Os espaços foram ocupados aleatoriamente e as instalações foram improvisadas. A plataforma de embarque encontra-se subutilizada e com aspecto de abandonada. A edificação não foi restaurada e precisa de reparos. O edifício dos armazéns da EFCB encontra-se bastante descaracterizado e, também precisa de reparos. Os edifícios da EFCB foram reutilizados sem qualquer cuidado em sua preservação, o que diverge de todas as outras situações estudadas anteriormente.

Com relação às áreas circunvizinhas e aos pátios de manobras das edificações também podemos observar diferenças significativas.

A documentação relativa ao ramal da EFL é escassa e não se encontra organizada para consulta.

Nas demais paisagens a documentação relativa às companhias ferroviárias e a história das edificações, foram arquivada de modo que possam ser consultadas. A reutilização dos espaços foi feitas de forma que a antiga função das edificações fosse lembrada e valorizada.

Pode-se dizer que o complexo ferroviário de Juiz de Fora não foi tratado em sua totalidade, como uma unidade, uma vez que as ações foram pontuais e resumidas as novas utilizações das edificações das estações ferroviárias.

Não é prioridade do poder público a preservação da memória ferroviária na região do complexo ferroviário central de Juiz de Fora. As ações executadas são pontuais e, em sua maioria, emergenciais, para os serviços administrativos não sejam comprometidos.

O trabalho exposto contribui para futuros estudos sobre a evolução e ocupação de áreas ferroviárias urbanas, ao apresentar a importância desses espaços no desenvolvimento das áreas onde estão inseridos nas cidades.

Para estudos futuros, fica a sugestão de um estudo sobre a evolução da Avenida Kascher, pois não foi possível reunir a documentação em tempo hábil.

Essa avenida surgiu com a ocupação da região pela ferrovia e, suas edificações encontram-se em processo de desapropriação por parte da PJF. Após o termino desse processo a avenida será extinta e seus terrenos serão integrados ao CATN.

Também para trabalhos futuros fica a sugestão da criação de um Plano de Revalorização do Passado Ferroviário, através de projeto no âmbito do CATN e adjacências. Com esse plano espera-se que as ações de intervenção nos edifícios e região sejam feitos dentro de um planejamento que valorize a antiga, porém importante, utilização da região.

REFERÊNCIAS

ARAGÃO, Joaquim José Guilherme de; LIMA NETO, Oswaldo; BRASILEIRO, Anísio; SANTOS, Enilson Medeiros Dos; SENNA, José Menezes; ORRICO FILHO, Rômulo Dante. Transporte no Brasil: que história contar?. Transportes, Recife, v. 2, n. 9, p.87-107, 01 jan. 01.

ARRUDA, Gilmar. **Cidades e sertões: entre a história e a memória.** 1997. 255 f. Tese (Doutorado) - Unesp, Bauru, 1997.

BRASIL. **Decreto do Conselho de Ministros nº 1.469, de 22 de Outubro de 1962:** Declara de utilidade pública pelo Departamento Nacional de Obras de Saneamento, terrenos, prédios e benfeitorias, situados nos perímetros urbanos e suburbano da cidade de Juiz de Fora, Estado de Minas Gerais, para permitir a conclusão das obras de regularização do rio Paraibuna. Brasília, 1962. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decmin/1960-1969/decretodoconselhodeministros-1469-22-outubro-1962-352727-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 11 maio 2012.

_____. **Decreto nº 4.914, de 27 de Março de 1872:** Concede ao Engenheiro Antonio Paulo de Mello Barreto autorização para organizar uma companhia que se incumba de construir uma estrada de ferro economica entre a estação do Porto Novo do Cunha e Santa Rita da Meia Pataca na Provincia de Minas Geraes. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-4914-27-marco-1872-551028-publicacaooriginal-67126-pe.html>>. Acesso em: 12 mar. um mês valido! 2012.

_____. DNIT. FERROVIÁRIO - DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTE (DNIT. FERROVIÁRIO). Histórico. **A Invenção da Locomotiva.** Brasília. 2012. Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/ferrovias/historico>>. Acesso em: 17 de outubro de 2011.

_____. Inventariança da Extinta Rede Ferroviária Federal. **Histórico.** Disponível em: <<http://www.rffsa.gov.br/>>. Acesso em: 06 mar. 2012.

BRASIL. RFFSA – Rede Ferroviária Federal S/a. Ministério Dos Transportes. **150 anos da ferrovia no Brasil:** Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas. Brasília: RFFSA / Preserfe, 1991. 61 p.

BRASIL, Camila C. G.. **Paisagem e Ambiente Construído:** Intervenções antrópicas no traçado do Rio Paraibuna em Juiz de Fora – MG. 2013. 171 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Pós-graduação em Ambiente Construído,

Faculdade de Engenharia, Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, 2013.

CAMPOS, Helena Guimarães. 150 anos da Estrada de Ferro Central do Brasil (1858-2008). **Boletim Mineiro de História**, 12 mar. 2008. Disponível em: <<http://boletimmineirodehistoria.blogspot.com/2008/03/nmero-130.html>>. Acesso em: 13 de outubro de 2011.

CARDOVA, Dayana Zdebskyde (coord.). **Pelos trilhos**: paisagens ferroviárias de Curitiba. Curitiba: Fundação Cultural de Curitiba, 2010. 172 p.: il.

CAVALCANTI, Flavio R.. **EFCB - Estrada de Ferro Central do Brasil - 1927 Mapa das ferrovias convergentes**: Conexões da EFCB à EFVM e à Leopoldina em Ponte Nova. Disponível em: <<http://vfco.brazilia.jor.br/mapas-ferroviarios/1927-efcb-Ferrovias-Convergentes-4-Ponte-Nova-EFVM.shtml>>. Acesso em: 12 out. 2012.

COLLÈGE EMMANUEL SALDÈS. Cours Histoire Des Arts Et Réalisations. **La gare d'Orsay**. Disponível em: <<http://artspla97230.blogvie.com/category/le-musee-dorsay-et-larchitecture-metallique/>>. Acesso em: 12 set. 2011.

D'ALESSIO, Vito; SOUKEF JUNIOR, Antonio. **Leopoldina Railway**: 150 anos de ferrovia no Brasil. São Paulo: Dialeto Latin American Documentary, 2005. 120 p. Bilingue.

DESTEFANI, Cid. **Gazeta do Povo**. Andando na linha, 2011. Disponível em: <http://www.gazetadopovo.com.br/colunistas/conteudo.phtml?tl=1&id=1181013&tit=Andando-na-linha>. Acesso em nov. 2011.

DINIZ, Dilma Castelo Branco. Cartas Inéditas de D. Pedro II a Henri Gorceix: tradução e comentário. **CALIGRAMA**, Belo Horizonte, v.15, n.1, p 125-142, 2010.

DIÓGENES, Germano Sanford. **UMA CONTRIBUIÇÃO AO ESTUDO DOS INDICADORES DE DESEMPENHO OPERACIONAL DE FERROVIAS DE CARGA: O CASO DA COMPANHIA FERROVIÁRIA DO NORDESTE – CFN**. 2002. 127 f. Tese (Mestre) - Curso de Ciências Em Engenharia De Transportes, Engenharia Da Universidade Federal Do Rio De Janeiro, Rio De Janeiro, 2002.

ESPÍRITO SANTO. Instituto Jones Dos Santos Neves (ijsn). Secretaria de Estado de Economia e Planejamento (sep). **ESTAÇÃO Pedro Nolasco, em Argolas, Vila Velha-ES**: Atualmente o Museu Ferroviário.. Foto adquirida de Rui de Oliveira. Disponível em: <<http://www.ijsn.es.gov.br/Busca/?module=Record&id=11455#>>. Acesso em: 22 out. 2012.

ESPIRITO SANTO. Prefeitura. Secretaria de Administração. **Aterro para construção do Porto de Vitória, vendo-se ao fundo a Estação Pedro Nolasco, em Vila Velha**. Vitória, 1927. Disponível em: <http://legado.vitoria.es.gov.br/baiadevitoria/script/resultado.asp%C2%BFp_arquivo=agv1149&tipo=local&local=Porto%20de%20Vit%C3%B3ria.html>. Acesso em: 22 ago. 2012.

FENIANOS, Eduardo Emilio; SADE, Sergio. **Rebouças**: o bairro da harmonia. Editora UniverCidade, 1995.

FERREZ, Marc. **Estrada de ferro do Paraná**. Rio de Janeiro: Casa Leuzinger, 1884. Disponível em: <http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_iconografia/th_christina/icon385665/gallery/index.htm>. Acesso em: 10 out. 2011.

FIGUEROLA, Valentina. PROJETO URBANÍSTICO RECIFE-OLINDA 2006: TERRITÓRIO DE OPORTUNIDADES. **Arquitetura E Urbanismo**, Xxxx, n. 149, p.1-2, 1 ago. 2006. Disponível em: <<http://www.revistaau.com.br/arquitetura-urbanismo/149/projeto-urbanistico-recife-olinda-26571-1.asp>>. Acesso em: 20 ago. 2012.

FOSSEYEUX, Jean, «Vingtans d'histoire du patrimoine architectural et du paysage ferroviaire», **Revue d'histoire des chemins de fer** [Enligne], n.39, | 2009, mis enlignele, 01 juin 2011. Disponível em: <http://rhcf.revues.org/1020>. Acesso em: 18 de abril de 2012.

FUNDAÇÃO VALE. **Outras memórias, outros patrimônios**: relato técnico do Programa de Educação Patrimonial Trem da Vale/Fundação Vale. Coordenação editorial de Eleonora Santa Rosa. Belo Horizonte: Fundação Vale, 2010. 378p.

FUNDAÇÃO VALE. **Trem da Vale**. Disponível em:<<http://www.tremdavale.org>>. Acesso em: 07 set. 2011.

GALVÃO, Olimpio J. de Arroxelas. **Desenvolvimento dos Transportes e Integração Regional no Brasil e uma perspectiva Histórica** - Planejamento e Políticas Públicas, nº 13, jun. 1996.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Estações Ferroviárias do Brasil**. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br>>. Acesso em: 25 out. 2011.

_____. **Estações Ferroviárias do Brasil**. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_ramais_1/juizfora-efl.htm> Acesso em: 25 out. 2011.

_____. **Estações Ferroviárias do Brasil**. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_mg_linhacentro/marprocopio.htm> Acesso em: 25 out. 2011.

GILLES PLUM (França). **La gare d'Orsay: the Orsay station**. Paris: Nicolas Chaudun, 2007. 120 p.

GIROLETTI, Domingos. **Industrialização de Juiz de Fora: 1850-1930**. Juiz de Fora: EDUFJF, 1988.

GOOGLE. **Google Maps**. Disponível em: <<https://maps.google.com.br/maps?hl=pt-BR&tab=wl>>. Acesso em: 20 jan. 2012.

IACOMINI, Franco. Trem da diversão. Revista Veja: Cidades, São Paulo, n. 1540, 01 abr. 1998. Semanal. Disponível em: <http://veja.abril.com.br/010498/p_062.html>. Acesso em: 06 out. 2012.

(ICOMOS) INTERNATIONAL COUNCIL ON MONUMENTS AND SITES, 1999, Paris. **RAILWAYS: Occasional Papers for the**. Paris: Icomos (international Council On Monuments And Sites), 1999. 33 p. Disponível em: <<http://www.icomos.org/studies/railways.pdf>>. Acesso em: 04 nov. 2011.

JEAN JENGER (Museu D'orsay). **Orsay de la Gare au Musée**.Évreux, França: Musée D'orsay, 2006. 248 p.

JUIZ DE FORA. **Decreto do Executivo 00591 / 1964**: Suspende o funcionamento de um estabelecimento comercial. Juiz de Fora, 1964. Dormitório Central/ Avenida Raul Soares/ Oswaldo Afonso Guimarães.

_____. **Decreto do Executivo 00821 / 1968**: Suspende o funcionamento dos estabelecimentos que menciona. Juiz de Fora, 1968. "Dormitório Leopoldina" e "Dormitório Brasil".

_____. **Decreto do Executivo 07326/ 2002:** Dispõe sobre a criação do Conjunto Paisagístico que menciona. Juiz de Fora, 2002.

_____. **Lei 03702/ 1971:** Autoriza doação do material proveniente de demolição que menciona.. Juiz de Fora, 1971.

_____. **Lei 03702/ 1971:** Autoriza doação do material proveniente de demolição que menciona.. Juiz de Fora, 1971.

_____. **Lei 03704 / 1971:** Autoriza doação do material proveniente de demolição que menciona. Juiz de Fora, 1971.

_____. **Lei 03705 / 1971:** Autoriza doação do material proveniente de demolição que menciona. Juiz de Fora, 1971. Assistência Social João Monteiro.

_____. **Lei 04855 / 1975:** Autoriza a doação de imóveis ao Diretório Central de Estudantes da Universidade Federal de Juiz de Fora e dá outra providência. Juiz de Fora, 1971.

_____. Funalfa. Fundação Cultural Alfredo Ferreira Lage. **MUSEU FERROVIÁRIO.** Disponível em: <<http://www.pjf.mg.gov.br/funalfa/>>. Acesso em: 15 set. 2011.

_____. Funalfa. Fundação Cultural Alfredo Ferreira Lage. **PATRIMÔNIO CULTURAL,** Bens Tombados - Apresentação . Disponível em: <<http://www.pjf.mg.gov.br/funalfa/patrimonio/index.php>>. Acesso em: 15 set. 2011.

KIEFER, Flávio. Arquitetura de museus. In: **Arqtexto/UFRGS.** Faculdade de Arquitetura. v.1, nº 1, 2001. Porto Alegre: Departamento de Arquitetura, PROPARG, 2001. p. 64-77.

LEMOS, Marcelo José. **Maria do Resguardo:** Imagens antigas de Juiz de fora. Disponível em: <<http://www.mariadoresguardo.com.br/>>. Acesso em: 22 de maio 2011.

LESSA, Jair. **Juiz de Fora e seus pioneiros:(do caminho novo à proclamação).** Universidade Federal de Juiz de Fora e Fundação Cultural Alfredo Ferreira Lage, 1985.

LEITE, Tarcísio; SILVA, Antônio José da. As mudanças organizacional e estratégica nas ferrovias do Brasil: The strategic organizational changes. In the Brazil railways. **Rev. Cent. Ciênc. Admin.**, Fortaleza, p.37-46, nov. 2001.

Disponível em:

<https://www.unifor.br/joomla/images/pdfs/cca/revistaca2001_04.pdf>. Acesso em: 10 out. 2011.

MEIRE, Marina Rocha. **5º Concurso de Monografia CBTU 2009 – A Cidade nos Trilhos ESTAÇÃO NATAL: COMPLEXO DE MÚLTIPLOS USOS**

ASSOCIADO À ESTAÇÃO FERROVIÁRIA, NO BAIRRO DA RIBEIRA. 2009.

31 f. Monografia - Cbtu, 2009. Disponível em:

<http://www.cbtu.gov.br/monografia/2009/monografias/monografia_04.pdf>.

Acesso em: 25 fev. 2013.

MELENDEZ, Adilson. Revitalização urbana, Porto Alegre, Jaime Lerner Arquitetos Associados e b720 Fermín Vázquez Arquitecto: Transformação reconcilia cidade com a orla do Guaíba. **Projetodesign**, São Paulo, n. 372, p.6-6, 01 fev. 2011. Disponível em:

<http://www.pradoarquitetura.arq.br/products/revitalizaçãourbana,portoalegre,jaime_lerner,arquitetosassociados_e_b720_fermin_vazquez_arquitecto/>. Acesso em: 02 jun. 2012.

MILANI, Renato Matias. **A Importância do Sistema ferroviário para o desenvolvimento capitalista**: uma análise do caso brasileiro – da Implantação ao avanço industrial dos anos 50, 75. Monografia. Faculdade de Economia – Fundação Armando Alvares Penteado. 2010.

MINAS GERAIS. 1º Ofício. Estado de Minas Gerais. **Registro de Imóvel**: nº 5.172. Juiz de Fora: Cartório Toscano, 1940.

MINAS GERAIS. 1º Ofício de Notas de Juiz de Fora. Minas Gerais. **Promessa de Compra e Venda**: nº 5.172. Juiz de Fora: Maninho Faria, 2004. (Livro 435). Fls 142.

MINAS GERAIS. Iepha - Instituto Estadual Do Patrimônio Histórico E Artístico De Minas Gerais. Mg. **BENS PROTEGIDOS**: Conjunto Arquitetônico, Paisagístico das Estações da Central do Brasil e da Estrada de Ferro Leopoldina e o Acervo do Núcleo Histórico Ferroviário. Disponível em: <http://www.iepha.mg.gov.br/bens-protegidos/index.php?option=com_controlebens&view=informacao&bemid=384>. Acesso em: 09 jul. 2012.

MONASTIRK, Leonel Brizolla. **A cidade nos Trilhos**, Velhos Trilhos: Transporte de Massa e o Patrimônio Cultural Ferroviário. 6º Concurso de Monografia. CBTU. 2010.

MOREIRA, D. C. **Arquitetura Ferroviária e Industrial**: os casos das cidades de São João Del Rei e Juiz de Fora. 2007. 311 f. Dissertação (Mestre) - Curso de Arquitetura e Urbanismo. Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Carlos, São Carlos, 2007.

MOURA, Dulce; GUERRA, Isabel; SEIXAS, João; FREITAS, Maria João. **A Revitalização Urbana**. Contributos para Definição de um Conceito Operativo. Políticas Públicas de Revitalização Reflexão para formulação estratégica e operacional das actuações a concretizar no QREN. 2005.

MUQUI. Câmara Municipal de Muqui. **História da Estrada de Ferro Leopoldina**. Disponível em:

<http://www.camaramuqui.es.gov.br/museu_virtual.asp?id=141>. Acesso em: 26 jun. 2011.

MUSÉE D'ORSAY (Paris - França). **History of the museum**. Disponível em: <<http://www.musee-orsay.fr/en/collections/history-of-the-museum/home.html>>. Acesso em: 05 set. 2011.

OLIVEIRA, Paulino de. **História de Juiz de Fora**. 2ª edição Juiz de Fora: Gráfica Comércio e Industria Ltda, 1966. 325 p.

PASSAGLIA, Luiz Alberto do Prado. **Preservação do Patrimônio Histórico de Juiz de Fora**. Juiz de Fora: Prefeitura Municipal de Juiz de Fora, 1983.

PINTO, Antônio Carlos Barreto. **MODELO UNIDIMENSIONAL PARA SIMULAÇÃO DE CHEIAS EM RIOS E ÁREAS URBANAS**. 2007. 336 f. Tese (Doutorado) - Curso de Ciências Em Engenharia Civil, Universidade Federal Do Rio De Janeiro, Rio De Janeiro, 2007.

1º ENCONTRO LUSO-BRASILEIRO DE REABILITAÇÃO URBANA LISBOA, 21 A 27 DE OUTUBRO DE, 1., 1995, Lisboa. **Carta de Lisboa sobre a Reabilitação Urbana Integrada**. Disponível em: <<http://www.igespar.pt/media/uploads/cc/cartadelisboa1995.pdf>>. Acesso em: 19 out. 2011.

RIO DE JANEIRO. Cdurp Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro. Prefeitura. **Porto Maravilha: um sonho que virou realidade**. Rio de Janeiro, 2010. Disponível em:

<<http://portomaravilha.com.br/web/sup/OperUrbanaApresent.aspx>>. Acesso em: 20 mar. 2013.

ROCHA, Cristina Tavares da Costa. **Um Espaço Urbano e suas Ocupações.** O Antigo e o Moderno nas opções de Compra e Lazer, 2002.

RODRIGUES, Afonso C. C. A Fotografia no Museu Mariano Procópio. Juiz de Fora: Museu Mariano Procópio, 2001.

RS ENGENHARIA (Porto Alegre). **Shopping Estação.** Disponível em: <<http://rs-engenharia.com/obra/shopping-estacao/>>. Acesso em: 10 set. 2011.

SANTOS NEVES, Maria Clara Medeiros. Museu Ferroviário Vale do Rio Doce – **História de um projeto**, 2000, publicado em sábado, dezembro 3rd, 2011. Disponível em: <http://www.estacaocapixaba.com.br/temas/museologia/museu-ferroviario-vale-do-rio-doce-%E2%80%93-historia-de-um-projeto/> Acesso em: 25 de maio de 2012.

SECULT - Secretaria de Estado da Cultura. Conselho Estadual de Cultura. **Arquitetura:** Patrimônio Cultural do Espírito Santo. Vitória: SECULT, 2009. 560p.

SCHIMINSKI, Bruno. **CAMINHOS DO PARANÁ NO SÉCULO XIX.** 2009. 34 f. Monografia (Graduação) - Universidade Tuiuti Di Paraná, Paraná, 2009. Disponível em: <http://www.utp.br/historia/revista_historia/numero_4/>. Acesso em: 04 dez. 2011.

SILVA FILHO, Carlos. **Estrada de Ferro Bragança:** A história do trem. Disponível em: <<http://www.efb.com.br/trem.htm>>. Acesso em: 28 set. 2011.s

SILVA, Vanessa Regina Freitas. Estariam Ouro Preto e Mariana preservadas?: - remanescências das formas de construir e viver -. In: XI ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL ANPUR, 2005, Salvador.

SCHEFFER, Cintia. Gazeta do Povo. **BR Malls reformou dois shoppings**, 2009. Disponível em: <http://www.gazetadopovo.com.br/mundo/conteudo.phtml?id=889511>. Acesso em: 13 de setembro de 2011.

SILVEIRA, José Mauro Pires. O CAFÉ E A ESTRADA DE FERRO LEOPOLDINA: UMA CONFLUÊNCIA DE INTERESSES – 1874 - 1898. **Revista de Ciências Humanas**, Vassouras, v. 9, n. 1, p.107-117, 2009.

SUCAR - SUPERINTENDÊNCIA DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE CARGAS, Gerência de Transporte Ferroviário de Cargas – GEFER -2012). **Evolução do Transporte Ferroviário** (Manual de Incorporação e Destinação de Imóveis oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal S. A. – RFFSA). Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão.

TENÓRIO, Douglas Apprato. **Capitalismo e ferrovias no Brasil**. Curitiba: HD, 1996.

The 4th International Conference of the International Forum on Urbanism (IFoU). LIU, Kai. **ON INTERTWINED AND INTEGRATED DIMENSIONS - ALTERNATIVE STRATEGIES TO THE NEW URBAN DESIGN**. 2009. Amsterdam/Delft The New Urban Question – Urbanism beyond Neo-Liberalism The London Consortium, London WC2H 9NJ, UK, Email:info.urlab@gmail.com

VASQUEZ, Pedro Karp. **Nos trilhos do progresso: a ferrovia no Brasil Imperial vista pela fotografia**. São Paulo: Metalivros, 2007. 287 p.

VENCOVSKY, Vitor Pires. **Sistema Ferroviário e o uso do território brasileiro. Uma análise do movimento de produtos agrícolas**.2006. 150 f. Dissertação (Mestre) - Curso de Geografia, Departamento de Instituto De Geociências, Universidade Estadual De Campinas, Campinas - São Paulo, 2006.

VIEGAS, Camila. Caminho renovado. aU – **Arquitetura e Urbanismo**, São Paulo, n.188, p. 48-55, nov. 2009.

WILLIAM GONÇALVES RIBEIRO DE CASTRO. Prefeitura Municipal De Juiz De Fora (Coordenador Geral). **PLANO DE DRENAGEM DE JUIZ DE FORA: Parte 1, Zona Norte**. Juiz de Fora, 2011. Disponível em: <http://www.pjf.mg.gov.br/spde/planos/volume1_diagnostico.pdf>. Acesso em: 11 nov. 2011.

YAMAWAKI, Yumi; HARDT, Letícia Peret Antunes. Degradação e Refuncionalização dos espaços urbanos: Contribuições à Gestão da Morfologia do Meio Ambiente Construído. In: **IV ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM AMBIENTE E SOCIEDADE**. Brasília, 2008. Disponível em: <<http://www.anppas.org.br/encontro4/cd/ARQUIVOS/GT8-546-651-20080510211906.pdf>>. Acesso em: 30 nov. 2011.

VAGÃO

Nesse apêndice encontra-se uma linha do tempo com as datas de alguns dos principais fatos que ocorreram na região, ou na história, que de uma forma, ou de outra, influenciaram na implantação ou na evolução do complexo ferroviário urbano da cidade de Juiz de Fora, dentro do período de abrangência desta pesquisa.

PARE – OLHE - ESCUTE

- 1856 – julho - Alfredo Halfed doou 2 terrenos na parte baixa da Rua Califórnia (atual Rua Halfeld e Rua Paulo de Frontin) para a instalação do matadouro e Curral do conselho.
- 1858 - Foi inaugurada a Ferrovia D. Pedro II.
- 1860 – Foi realizada a 1ª Planta de arruamento da cidade de JF, pelo engenheiro Gustavo Dodt – 30 de março, Halfeld doa terrenos para o Parque Halfeld.
- 1861 – Conclusão da construção da estrada União Indústria.
- 1871 – Início da construção da estrada de Ferro Leopoldina.
- 1875/76 - Foi instalada a primeira estação da Estrada de ferro D. Pedro II em Juiz de Fora, na localidade de Rio Novo (atual Mariano Procópio). Houve a compra do terreno no centro da cidade para a implantação da estação em área central. Foi inaugurado um estribo para embarque de passageiros, entre as ruas Halfeld e Marechal.
- 1877 – É instalada a Estação da Estrada de Ferro D. Pedro II na área central da cidade, surge o largo da estação. Foi construído o Hotel Renaissance. Foi pedido à Câmara a abertura de rua paralela aos trilhos do trem, da praça à rua Floriano: negado.
- 1880 – Foi inaugurada a Estrada de Ferro Juiz de Fora-Piau.
- 1881 – A Estação de Rio Novo recebe o nome de Mariano Procópio.
- 1882 – Construção da ponte ferroviária sobre o rio Paraibuna e aterro entre a estação D Pedro e o rio para implantação da estrada de Ferro Juiz de Fora-Piau.
- 1883 – A estação central da EFCB foi ampliada.
- 1884 - Construída a primeira Estação da Estrada de Ferro Juiz de Fora-Piau, em madeira, no centro da cidade de JF; 1ª locomotiva passa sobre a ponte Estrada de Ferro Juiz de Fora-Piau (22/set).

- 1889 – Proclamação da República; a Ferrovia D. Pedro II passa a chamar Estrada de Ferro Central do Brasil.
- 1890 – A companhia Estrada de Ferro Leopoldina passa a chamar Companhia Geral de Estradas de Ferro; a Estrada de Ferro Juiz de Fora-Piau é incorporada pela Estrada de Ferro Leopoldina.
- 1897 – Fundada a Leopoldina Railway; liquidação forçada da Companhia Geral de Estradas de Ferro.
- 1902 - Construção da nova estação ferroviária da estrada de Ferro Central do Brasil.
- 1913 – 8 de julho. The Leopoldina Railway Company adquire do London and River Plate Bank a linha férrea construída entre Juiz de Fora e Rio Novo e todo seu material fixo e rodante, terrenos, propriedades, dependências, acessórios e servidão.
- 1914 – Início da 1ª Guerra Mundial.
- 1918 – Fim da 1ª Guerra Mundial.
- 1919 – Conclusão da construção da sede da Associação Comercial na praça da estação.
- 1928 – Construção da passagem de nível de EFCB; The Leopoldina Railway Company adquire de Francisco José Kascher o terreno com área de 3.748m² e um prédio compreendendo 20 casinhas, por onde passariam os trilhos da companhia entre a Avenida Kascher e o Rio Paraibuna. Demolição da 1ª edificação de madeira da estação da LR.
- 1929 - Construído o novo prédio da Leopoldina Railway no centro da cidade.
- 1930 – Alfredo Ferreira Lage é desapropriado em uma área de aproximadamente 6.000m² que compõe o pátio da LR.
- 1937 – Alfredo Ferreira Lage vende para a Prefeitura de Juiz de Fora uma área de aproximadamente 25.300m² entre a Rua São Sebastião, a EFCB e EFL, o chamado Terreirão do Samba 1939. Saneamento da Baixada do Paraibuna, aterro sanitário entre as linhas Central do Brasil e Leopoldina, nas ruas São Sebastião e Benjamim. Início da 2ª Guerra Mundial. Início do período em que a prefeitura doou áreas e terrenos na Baixada do Paraibuna.
- 1940 – Grande enchente, aprovação do plano de retificação do rio Paraibuna; loteamento Baixada do Paraibuna.
- 1942 – Fim da 2ª Guerra Mundial.
- 1947 – 4 de dezembro. Decreto 24.158 aprovando o projeto e o orçamento para a construção da nova ponte da LR sobre o Rio Paraibuna
- 1950 – Governo federal assume o controle da LR, que volta a chamar Estrada de Ferro Leopoldina, projeto de demolição da CIA Usiminas, Rua Halfeld próximo aos trilhos da EFCB. Começa a circular o trem Vera Cruz.

- 1951 – Início do funcionamento do trem Xangai.
- 1957 – Criação da RFFSA.
- 1963 – Primeiras desapropriações para a retificação do Rio Paraibuna.
- 1969 - Demolição dos prédios da Avenida Raul Soares.
- 1972 – Em 31 de janeiro partiu o último trem de passageiros do ramal Juiz de Fora-Furtado de Campos.
- 1977 – Construção do acréscimo no pavimento superior da estação Leopoldina.
- 1979 – Conclusão da relocação do leito do rio; a partir desse ano começaram as desapropriações, permutas, revogações, reversão e cancelamento das doações na região da Baixada do Paraibuna.
- 1990 – Para de circular o trem Vera Cruz.
- 1985 – Inauguração do Conjunto Arquitetônico Tancredo Neves, na área ferroviária Central. Instalado o Núcleo Histórico Ferroviário na estação da Estrada de Ferro Leopoldina.
- 1992 – Inclusão da RFFSA no Programa de Desenvolvimento Nacional de Desestatização.
- 1996 – Lei 8834 de 02/04/96 a Baixada do Paraibuna passa a ser denominada Largo do Paraibuna. Para de circular o Trem Xangai.
- 1997 – Lei 9024 de 31/01 cria o espaço cultural Armando Toschi “MINISTRINHO”.
- 1999 – Tombamento da estação da EFCB e passarela; após convênio entre a RFFSA e a PJJ, a Funalfa passa a administrar a estação da EFL; dissolução da RFFSA. Em 14 de setembro a Sociedade de Belas Artes Antônio Parreiras é instalada na estação da EFCB.
- 2000 – Tombamento da estação EFL.
- 2001 – Criação da ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres
- 2003 – Inauguração do Museu Ferroviário da estação da EFL. Reforma da Praça da Estação, a área de estacionamento, ao seu redor, é retirada..
- 2004 – PJJ compra da comissão liquidante da RFFSA a edificação sede em Juiz de Fora.
- 2005 – Lei 10.986: é doada uma área de 3.812m² para a implantação da sede da “Justiça Federal de Primeiro Grau em Minas Gerais”.
- 2007 – Extinção da RFFSA.
- 2011 – MRS desocupa o edifício sede e passa a utilizar o anexo de dois pavimentos