



Urbanismo em Minas Gerais: Pela Memória da Rede Ferroviária Federal S.A., Itinerários e Paradas de Trem no trecho de Mathias Barbosa/MG a Barbacena/MG ¹

Fabio Jose Martins de Lima

Colaboração: Raquel von Randow Portes

Ali foi construída a estação de diligências da estrada de rodagem União e Indústria, onde desembarcaram o Imperador Dom Pedro II, família e comitiva imperiais, em 23 de junho de 1861, para a viagem inaugural.

Com a decadência da empresa e a chegada dos trilhos, foi construída uma nova estação, inaugurada em 1º de fevereiro de 1877, que servia à Estrada de Ferro Dom Pedro II.

A estação fica em frente ao Museu Mariano Procópio.

(Estação de Mariano Procópio, in: Fazolatto, Douglas. Juiz de Fora: Imagens do Passado)

1. Introdução

O trabalho aqui desenvolvido se insere na pesquisa Urbanismo em Minas Gerais: Idealizações e Realizações Urbanísticas para as Cidades Mineiras, bem como integra o Programa de Extensão Urbanismo em Minas Gerais: Apoio à elaboração de Planos Diretores Participativos, como um recorte sobre a formação das cidades mineiras, com ênfase para a temática das ferrovias, que atravessaram o Estado. O enfoque volta-se de modo particular para a questão da conservação e o restauro de conjuntos ferroviários inseridos em áreas urbanas e rurais constituídos por estações, galpões anexos, casas de chefes de estação, locomotivas e vagões, reservatórios de água, dentre outros. Além dos próprios conjuntos, é necessário pensar a ambiência do entorno destes conjuntos – e aqui vale mencionar que obras viárias como viadutos, edifícios altos ou mesmo torres de telefonia interferem de maneira agressiva na perspectiva da preservação da memória. Muitos destes conjuntos encontram-se inseridos em áreas urbanas, em processo de arruinamento, conside-

Resumo

O estudo é parte de pesquisa sobre a formação das cidades mineiras e de programa de extensão com ênfase para a temática das ferrovias que atravessaram o Estado. O enfoque volta-se de modo particular para a questão da conservação e o restauro de conjuntos ferroviários inseridos em áreas urbanas e rurais, constituídos por estações, galpões anexos, casas de chefes de estação, locomotivas e vagões, reservatórios de água, dentre outros. Muitos destes conjuntos encontram-se em processo de arruinamento, considerados reservas de solo urbano pelo mercado imobiliário, ou mesmo em áreas rurais já arruinadas ou invadidas com a finalidade de moradias.

Palavras-chave: Urbanismo, Cidades Mineiras, Patrimônio Cultural, Zona da Mata Mineira

Professor Adjunto do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Engenharia da UFJF, a partir de 1999. Coordenador do Programa de Extensão Urbanismo em Minas Gerais: Apoio à elaboração de Planos Diretores Participativos (PROEXC/UFJF) e da pesquisa Urbanismo em Minas Gerais: Idealizações e Realizações Urbanísticas para as Cidades Mineiras (PROPESQ/UFJF), ambos em andamento, com o apoio da FAPEMIG e do CNPq. Engenheiro-arquiteto pela EAUFMG (1983-1989). Mestre em Arquitetura e Urbanismo pela FAUFBa. (1990-1994). Doutor em Arquitetura e Urbanismo pela FAUUSP (1998-2003). Endereço eletrônico: fabio.lima@uff.edu.br; fjmlima@pesquisador.cnpq.br

Arquiteta e Urbanista pela UFJF (2000-2004). Integrante da Pesquisa e do Programa Urbanismo em Minas Gerais, a partir de 2004.

rados reservas de solo urbano pelo mercado imobiliário, ou mesmo em áreas rurais já arruinadas ou invadidas com a finalidade de moradias. Além de integrar a pesquisa Urbanismo em Minas Gerais, este trabalho, como um projeto de extensão, subsidiou o Estudo do Trem de Passageiros – Expresso Pai da Aviação, vinculado à O.S.C.I.P. –, ao Movimento Nacional Amigos do Trem – M.N.A.T. e às Universidades Federais de Juiz de Fora – UFJF e de Viçosa – UFV concluído em 2006.² O objetivo aqui foi ressaltar o papel representado pelas estradas de ferro no Estado com os seus conjuntos ferroviários e estações, estas últimas como verdadeiros portais de entrada para os municípios. Foram feitos diversos levantamentos em acervos locais, em Juiz de Fora e em Belo

Horizonte, incluindo documentação da própria Rede Ferroviária Federal S.A. – R.F.F.S.A., além do percurso do próprio itinerário da antiga Estrada de Ferro Central do Brasil – E.F.C.B. com prioridade para o trecho entre as cidades de Mathias Barbosa/MG e de Barbacena/MG (Figuras 01 e 02). Tal itinerário engloba as estações de Mathias Barbosa, Cedofeita, Retiro, Central de Juiz de Fora, Mariano Procópio, Francisco Bernardino, Benfica, Dias Tavares, Chapéu D’uvas, Ewbank, Santos Dumont, Mantiqueira, Sá Fortes, João Ayres, Antônio Carlos e Barbacena. Tais estações nos remetem ao tempo em que a ferrovia constituía o principal meio de transporte – passageiros e carga – e ligação entre as cidades e mesmo regiões de outros estados.

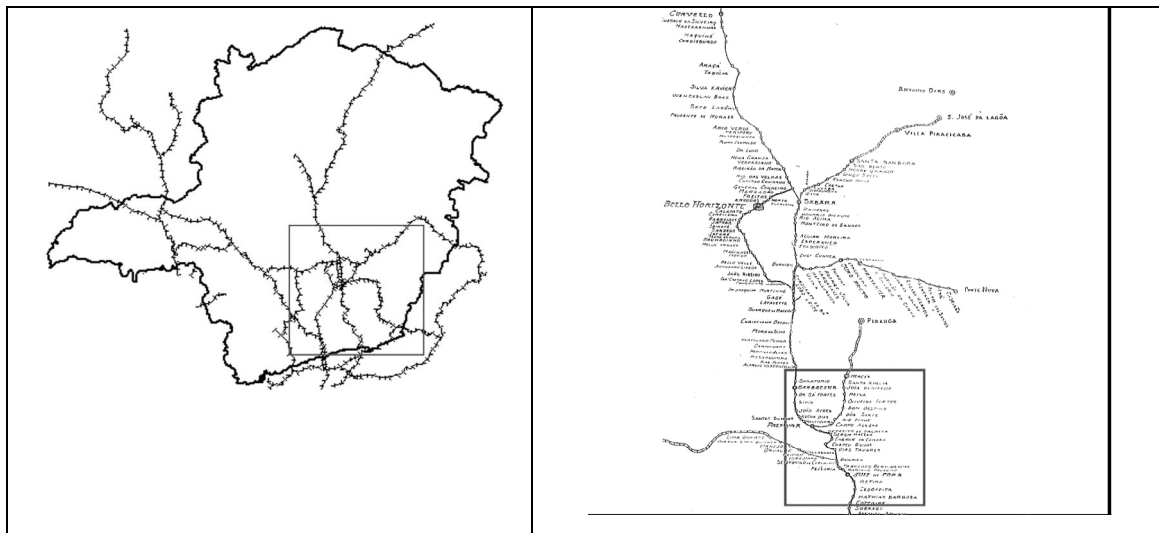


Figura 01 – Mapas do trecho estudado com representação da inserção das linhas férreas no Estado de Minas Gerais, em 1996, e a Linha do Centro da Estrada de Ferro Central do Brasil, eixo principal do sistema, nos anos 40.



Figura 02 – Aproximação no Mapa da Linha do Centro da Estrada de Ferro Central do Brasil com representação do percurso entre as estações de Mathias Barbosa/MG e Barbacena/MG. Fonte: www.estacoesferroviarias.com.br

As ocupações urbanas e rurais se estabelecem de modos diferenciados, ao longo do tempo e é a partir delas que a forma dos municípios se define. Em jogo se colocam novas e velhas espacializações, velhas e novas socializações. Estas ocupações se dão a partir de realizações, mais ou menos idealizadas, que se traduzem em intervenções, planejadas ou não, legalizadas ou não. As vias que fazem a ligação entre os municípios e, de maneira especial as ferrovias, estruturam o próprio processo de formação das cidades mineiras. Trilhas e caminhos de tropas deram lugar a caminhos novos como eixos rodoviários e ferroviários. Assim,

Minas contaria exclusivamente com as tropas de bestas para transportar sua produção pelas precárias estradas, até que o apito da locomotiva fizesse parte da rotina de muitas cidades mineiras, ao final do século. (Campos & Faria, 2005, p.111)

Por entre montes e vales, à cidade regular foram agregados espaços não regulares, muitas vezes outras cidades. De modo insustentável, os horizontes das cidades se ampliaram e os conceitos se perderam. Neste processo, que envolve a construção das cidades ao longo do tempo, os atores sociais envolvidos são vários e as ações permeiam o público e o privado. Nesta interação, os lugares são refeitos por quem os habita, no seu próprio cotidiano, em busca de uma identidade individual e coletiva.

2. Objetivos

O objetivo principal do projeto é a compreensão da formação das cidades mineiras e dos urbanistas que nelas atuaram. Temáticas distintas foram abordadas em intervenções pontuais, planos de expansão e propostas para a criação de cidades novas. Vertentes diferenciadas do urbanismo moderno comparecem, em muitos dos casos, conjugadas de maneira simultânea. Neste processo as ferrovias sempre foram determinantes, no caso de Belo Horizonte, a sua Praça da Estação já estava desenhada antes mesmo da Planta Geral da Nova Capital, esta aprovada em março de 1895. Por esta via, as estações se colocavam como os principais portais de entrada para os centros urbanos. Ainda como objetivos específicos, destacamos o levantamento dos equipamentos ferroviários que interferiram no passado

e permanecem, na atualidade, na dinâmica das cidades relacionadas a este trecho entre Mathias Barbosa/MG e Barbacena/MG. Assim, foi feito um levantamento preliminar dos itinerários ferroviários e dos bens culturais ligados ao patrimônio ferroviário. Ainda como objetivos, o desenvolvimento de propostas para a reabilitação das estações e anexos, bem como dos pontos de parada e galpões, que compõem os conjuntos ferroviários, através de propostas de novo agenciamento e restauração deste patrimônio cultural. Também a recuperação das locomotivas e vagões de cargas e de passageiros, guardadas as diferenças dos modelos e tipologias construtivas. Entender o estado de conservação e a inserção destes equipamentos e percursos, na atualidade destas cidades, se mostra essencial para pensarmos a possibilidade da volta do trem de passageiros como transporte efetivo – particularmente no que diz respeito ao interesse turístico – potencial a ser melhor explorado na atualidade.

3. Metodologia

A abordagem busca uma aproximação do objeto de estudo que parte do geral, para o particular, ou seja buscamos entender o papel das ferrovias no Estado e, em seguida, procuramos as especificidades locais. A metodologia envolveu a leitura de textos numa perspectiva de análise comparativa. Além dos textos produzidos em livros e periódicos, a análise de plantas e projetos também foi empregada. Como base para esta incursão, foi realizado um levantamento documental sobre as cidades mineiras bem como foram identificados os principais acervos documentais e as principais publicações periódicas locais. Assim, pretendemos ampliar a visão do que foi desenvolvido neste processo, como um laboratório para as reflexões sobre a cidade. O registro das informações foi feito por meio de fichamentos e o cadastramento de imagens, com auxílio da computação, com a finalidade de compor banco de dados eletrônico. O trabalho contou com grupo multidisciplinar da UFJF, com profissionais e acadêmicos de vários cursos – Arquitetura e Urbanismo, Engenharia Civil, além de outras áreas como Serviço Social, Turismo, Economia, Geografia e História. Aqui a ênfase foi para os estudos técnicos e do estado de conservação dos bens imóveis, referências culturais vinculadas ao Pa-

patrimônio Ferroviário. Foram feitos levantamentos, pesquisa documental, visitas *in loco*, com análises de inventário de patrimônio cultural e análises técnicas relacionadas aos sistemas construtivos e tecnologias. Anexadas à análise geral, propriamente dita, foram desenvolvidas fichas específicas para cada estação estudada, que permitem constatar o estado atual de conservação dos bens culturais relacionados ao patrimônio da Rede Ferroviária Federal S.A. Como já dito, o percurso analisado abrangeu o itinerário ferroviário compreendendo as estações de Mathias Barbosa, Cedofeita, Retiro, Central de Juiz de Fora, Mariano Procópio, Francisco Bernardino, Benfca, Dias Tavares, Chapéu D’uvas, Ewbank da Câmara, Santos Dumont, Mantiqueira, Parada do Cabangú, João Ayres, Antônio Carlos, Sá Fortes e Barbacena. Atualmente, este itinerário foi arrendado pela M.R.S. Logística S.A., que deveria manter conservado o patrimônio relacionado à ferrovia, tendo em vista o processo de liquidação da Rede Ferroviária Federal S.A. - R.F.F.S.A., iniciado em 1992, no Governo do Presidente Fernando Collor de Mello.

4. Pela Memória da Rede Ferroviária Federal S.A.: Itinerários e Paradas de Trem no trecho de Mathias Barbosa/ MG a Barbacena/MG.

A história da cidade, particularmente das cidades integrantes da rede urbana do Estado de Minas Gerais, sempre teve uma relação íntima com os itinerários definidos pelas estradas de ferro. Pensar a questão do turismo nas cidades mineiras contempladas pela rede ferroviária, no caso a Rede Ferroviária Federal S.A. – com seus equipamentos compostos por estações, pavilhões de carga, galpões de apoio, casas de ferroviários e chefes de estação e, porque não, os próprios trilhos, vagões e locomotivas, perpassa a consideração destes elementos como patrimônio cultural, essenciais para a compreensão da memória da ocupação destas cidades. E, neste sentido, como portais de entrada para as cidades – no ir-e-vir proporcionado pelos encontros e despedidas, no cenário das estações com os seus trens-de-ferro –, devem ser inseridos nas ações e diretrizes das políticas urbanas, particularmente, como integrantes do circuito turístico dos municípios.

Por esta via, constituem um equívoco as iniciativas recentes materializadas em Municípios como São João Nepomuceno, Pequeri, Ubá, dentre outros, nos quais a preservação das estações não considerou a permanência dos trens e do seu percurso composto pelos trilhos das linhas férreas. A permanência das estações deve levar em conta a conservação das linhas férreas e os seus trens-de-ferro, além dos anexos. Assim, a questão inicial ou mesmo interrogação-motriz, que move este trabalho, diz respeito à descon sideração do Poder Público e da Iniciativa Privada, extensivo à população da cidade na preservação do patrimônio cultural ferroviário de maneira “viva”. Afinal, por muitas décadas, este mesmo patrimônio foi essencial para a locomoção da comunidade.

Pensar a inserção deste patrimônio relacionado à memória ferroviária da cidade nos Circuitos Turísticos se coloca como alternativa para a sua permanência. E isto deve ser feito de maneira integrada com os municípios da região. A proposta é que sejam pensados itinerários ferroviários abrangentes, com trens de passageiro fazendo a interligação municipal, seja com os subúrbios, seja com as cidades vizinhas – estes itinerários voltados tanto para o transporte cotidiano dos moradores, quanto voltado para o turismo. Esta proposta implica planos integrados, anexados aos Planos Diretores Participativos dos Municípios, na medida em que entendemos estes circuitos enquanto “percursos de conjunto”, ou seja, estações – como centros de referência turística – que se interligam ao longo da linha férrea e que, cada qual com a sua particularidade, contribui para a permanência da memória dos trajetos ferroviários como parte da memória da ocupação das cidades.

No caso de Juiz de Fora³, a sua ocupação consolidou-se durante a segunda metade do Século XIX, com o declínio das atividades de mineração. A cidade

localizada no eixo e a meio caminho da sede do Império à Ouro Preto, capital da então Província de Minas Gerais, polarizou, através dos caminhos vicinais, toda uma região hoje denominada como Mata Mineira. A intensidade da lavoura de café, organizada em grandes propriedades, tiveram, muitas delas, os seus donos e descendentes, elementos que conviviam ou participavam direta-

te da Corte e do Senado, usufruindo a vida cultural propiciada pela cidade do Rio de Janeiro, que era o centro urbano de maior expressão. (Passaglia, 1982, p.22)

Para a viabilização deste intercâmbio foi importante a efetivação de um sistema viário e de transportes através da construção da Estrada União e Indústria e da implementação da rede ferroviária. A estrada, que remonta a uma concessão feita em 7 de agosto de 1852, estava vinculada às ações de Mariano Procópio, à frente da Companhia União e Indústria. Trata-se do Comendador Mariano Procópio Ferreira Lage, diretor da Estrada de Ferro Dom Pedro II nos anos 1870. Inaugurada em 23 de junho de 1861, esta estrada de rodagem era “contemporânea às primeiras medidas de modernização da vida econômica brasileira, numa época, em que a ferrovia ainda mostrava-se como um sistema de transporte a ser implantado a médio prazo.” (Passaglia, 1982, p.23) A construção da estrada contou com a participação de imigrantes alemães, que também integraram o operariado da fábrica. O empreendimento de Mariano Procópio firmou-se com a dotação de infra-estruturas necessárias, aglutinando no entorno conjuntos operários que perfaziam a primitiva colônia de D. Pedro II – as ex-colônias de São Pedro e do Borboleta. Assim,

agricultores e artesãos-operários, formavam o conjunto imigrado para Juiz de Fora, que decisivamente influenciou para a incorporação de hábitos e objetivos de vida diversos da tradição dominante, colaborando para que a cidade interiorana não ficasse apenas impregnada por um sistema patriarcal agrário. (Passaglia, 1982, p.23)

Além da Estrada de Rodagem, a ferrovia constituía um importante eixo de comunicação, com os seus portais de entrada compostos por estações de passageiros e cargas. Contígua à propriedade de Mariano Procópio, a Estação do Rio Novo – posteriormente denominada Mariano Procópio – foi inaugurada em 1 de fevereiro de 1877, no itinerário da primeira linha construída no Brasil, a Estrada de Ferro Dom Pedro II, que, a partir de 1889 – com a proclamação da República – passou a denominar-se Estrada de Ferro Central do Brasil. Como uma alternativa mais viável para a cidade, tendo em vista a localização desta estação a três quilômetros do centro urbano, foi construída outra estação, mais central, a Esta-

ção de Juiz de Fora, inaugurada em 7 de julho de 1877. Nesta mesma data foram inauguradas as estações de Sobragy, Cedofeita, Retiro e Mathias Barbosa, configurando uma rede de transportes que atendia plenamente à região de Juiz de Fora. A Estrada de Ferro Central do Brasil se configurava como uma verdadeira *espinha dorsal* de toda a rede ferroviária brasileira, sendo que o primeiro trecho desta ferrovia nos remete ao ano de 1858, desde a Estação Dom Pedro II, no Rio de Janeiro, até Japeri, tendo alcançado a cidade de Barra do Piraí em 1864. O percurso da linha prosseguiria para o Estado de Minas Gerais, alcançando a cidade de Juiz de Fora em 1875. Neste percurso os trilhos recortariam os fundos de vale do Estado, atingindo a velha capital, Ouro Preto, desbordando pela região onde se instalaria a nova capital Belo Horizonte, até chegar à cidade de Pirapora, às margens do Rio São Francisco, em 1910. Além de atingir a região do Rio São Francisco, o objetivo seria prosseguir para o extremo Norte do país, para se atingir a cidade de Belém do Pará. Tais percursos nos remetem, assim, como já dito, ao tempo em que a ferrovia constituía o principal meio de transporte – passageiros e carga – e ligação entre as cidades do Estado e mesmo com regiões de outros Estados.

Vale ressaltar que, atualmente, a Rede Ferroviária Federal S.A. - R.F.F.S.A. encontra-se em processo de liquidação, o que envolve todo o seu patrimônio composto por itinerários ferroviários, vagões, locomotivas, equipamentos e construções. Como uma sociedade de economia mista, integra a administração indireta do Governo Federal, vinculada ao Ministério dos Transportes. Este processo teve como principal motivação a redução de investimentos no transporte ferroviário, com a prioridade voltada para o transporte rodoviário. Ainda em 1950, o Governo Federal optou pela unificação administrativa das 18 estradas de ferro pertencentes à União, que totalizavam 37.000 quilômetros de linha. Neste período, por intermédio da autorização da Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957, foi criada a Rede Ferroviária Federal S.A. – R.F.F.S.A., através da consolidação das ferrovias regionais, com o objetivo principal de promover e gerir os interesses da União no setor de transportes ferroviários.

Ainda na década de 30, sob a administração de Getúlio Vargas, deu-se início a um pro-

cesso de reorganização das estradas de ferro no Brasil. Foram incorporadas ao patrimônio da União várias estradas de ferro, cuja administração ficou a cargo da Inspetoria Federal de Estrada – I.F.E., órgão do Ministério da Viação e Obras Públicas, encarregado de gerir as ferrovias e rodovias federais. Posteriormente a Inspetoria deu lugar ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – D.N.E.R. e Departamento Nacional de Estradas de Ferro – D.N.E.F. Este último foi criado em 28 de março de 1941, sendo que, em 1974, o mesmo foi extinto com as suas atribuições divididas entre a Secretaria-Geral do Ministério dos Transportes e a Rede Ferroviária Federal S.A. - R.F.F.S.A. Em 1992, a Rede foi incluída no Programa Nacional de Desestatização, ensejando estudos, promovidos pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, que recomendaram a transferência para o setor privado dos serviços de transporte ferroviário de carga. A liquidação da empresa veio pelo Decreto nº 3.277, de 7 de dezembro de 1999, alterado pelo Decreto nº 4.109, de 30 de janeiro de 2002, pelo Decreto nº 4.839, de 12 de setembro de 2003, e pelo Decreto nº 5.103, de 11 de junho de 2004. Sua liquidação, iniciada em 17 de dezembro de 1999, por deliberação da As-

sembléia Geral dos Acionistas, atualmente é conduzida sob responsabilidade de uma Comissão de Liquidação, configurando um processo que implica a realização dos ativos não operacionais e o pagamento de passivos. Os ativos operacionais (infra-estrutura, locomotivas, vagões e outros bens vinculados à operação ferroviária) estão arrendados às concessionárias operadoras das ferrovias e deverão ser transferidos à União na eventualidade da extinção da Rede, já que aquela, de acordo com os artigos 20 e 21 da Lei nº 8.029/90, é sucessora dos direitos e obrigações da Empresa.

5. Resultados e Discussão: A proposta do Centro de Referência Sócio-Cultural “Estação Mariano Procópio”

Os estudos aqui explicitados nos conduziram à elaboração de uma proposição urbanística voltada para a reabilitação do patrimônio ferroviário, tendo sido elencada uma das estações para abrigar tal proposta. Assim, temos o conjunto da Estação Mariano Procópio na cidade de Juiz de Fora/MG, delimitado pelas ruas Mariano Procópio, Benjamin Guimarães e Violeta dos Santos. (Figura 03)

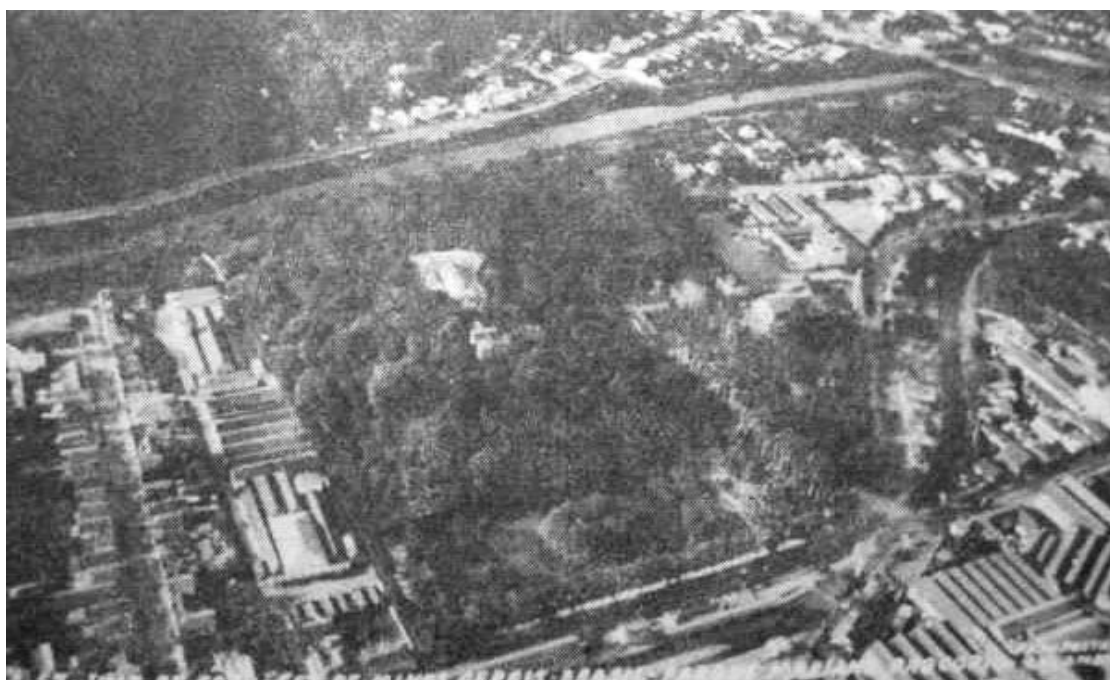


Figura 03 – Aspecto da área onde se localiza a Estação de Mariano Procópio, contígua ao Parque com o mesmo nome em vista aérea dos anos 50. Na parte inferior a área da Estação e contígua à mesma os galpões industriais, recentemente demolidos, pertencentes à Companhia Ferreira Guimarães. Fonte: Passaglia: 1982.

Este conjunto se localiza na área urbana da cidade, no bairro Mariano Procópio que se encontra em processo de renovação, apesar das permanências histórico-culturais em termos de edificações. Em terreno contíguo à Estação, foi lançado um grande empreendimento comercial que destruiu a maior parte do conjunto da Fábrica Ferreira Guimarães constituído por galpões em tijolo aparente com cobertura em telhas francesas que remonta ao início do século XX. Também contígua à estação temos o Parque Mariano Procópio, que guarda importantes referenciais da memória da cidade. A estação – e apenas ela,

não incluindo os seus anexos (casas de chefe de estação, galpões, reservatório de água e trilhos) – é protegida por tombamento. Este conjunto, como mencionado anteriormente, nos remete à primitiva estação do Rio Novo (Passaglia, 1982, p.29) construída em 1877 e ampliada em 1883, tendo adquirido o seu aspecto atual em 1902. (Figura 04) Além disso, foi construído o pátio ferroviário que conta com armazéns, oficinas para manutenção, residências e edifícios administrativos. (Universidade Federal de Viçosa, 2004, p.23)



Figura 04 – Vista da Estação de Mariano Procópio em cartão postal, ainda com o pavilhão anexo em estrutura metálica, este último recentemente destruído pela M.R.S.. Fonte: Fazolatto, 2001.

A região

teve a sua ocupação decorrente da construção da estrada de rodagem executada pela Companhia União e Indústria, que aí estabeleceu a sua estação central, oficinas e todo serviço de apoio ao sistema então concebido. (Passaglia, 1982, p.29)

A presença monumental da Estação Mariano Procópio, contígua ao Parque de mesmo nome, e dos seus anexos permanece no cotidiano da cidade, apesar da constatação do estado de abandono e da precária conservação do conjunto edificado, que contraria o diagnóstico feito em maio de 2004, quando constatou-se que a edificação encontra-se em bom estado de conservação, apresentando alguns pontos de comprometimento, principalmente nos elementos em madeira. (Universidade Federal de Viçosa, 2004, p.7)

Com a desativação do transporte de passageiros, as estações perderam a sua finalidade como ponto de encontros e despedidas, para embarques e desembarques. O estado de obsolescência do conjunto compromete sua permanência física, tendo em vista que o mesmo encontra-se em processo de arruinamento. (Figura 05)



Figura 05 – Vista atual da Estação de Mariano Procópio em estado de arruinamento, já sem o pavilhão em estrutura metálica. Fotografia Raquel Portes, 2005.

Em janeiro de 2004, o descarrilamento de vagões de carga da M.R.S. fez com que os mesmos se chocassem com os pilares metálicos que sustentavam a cobertura do pavilhão da Estação. Ao invés de reconstituir o pavilhão, a concessionária simplesmente demoliu o mesmo, através da retirada do que restou da cobertura e dos seus apoios metálicos por meio de maçaricos.

O potencial de aproveitamento desta área para fins socioculturais é inegável, dada a sua proximidade com o Parque Mariano Procópio e a sua situação privilegiada na malha urbana da cidade que, dentre outros aspectos conta com infra-estruturas consolidadas em termos de vias de acesso, transporte e equipamentos de apoio. O conjunto da Estação e seus anexos constituem importantes referências culturais para a comunidade. Neste sentido, as edificações e os equipamentos configurados pelos prédios da estação, galpões, residências, trilhos, vagões de trem, caixa d'água, dentre outros, se colocam como bens culturais para a cidade de Juiz de Fora, com proteção legal parcial por parte do Município – apenas o edifício da Estação, pela sua importância artística, arquitetônica e histórica. A linguagem eclética do conjunto contrasta com as construções de desenhos mais recentes: no seu entorno, galpões industriais feitos sem nenhum critério,

edifícios altos do *tipo caixa de papelão*, anexos *puxados* como varandões metálicos nos terraços das casas, enfim, tudo feito sem nenhum critério, para ser mais preciso. A diversidade de tempos, que nos informam sobre a memória da ocupação da cidade, revela-se neste processo de renovação urbana. Por esta via, a idéia de um Centro de Referência Sociocultural se coloca como a possibilidade de reabilitação do conjunto edificado, para o restabelecimento da sua função como equipamento público. (Figura 06)



Figura 06 – Croquis de estudo para a implantação do Centro de Referência Sociocultural Estação Mariano Procópio sobreposto em levantamento cadastral das primeiras décadas do século XX.

O centro poderia abrigar atividades de extensão universitária, abrigando vários campos do conhecimento, desde saúde, esporte e lazer, turismo, cultura, educação, segurança etc., e a sua localização é privilegiada, tanto em relação ao centro urbano, quanto no percurso entre a Universidade e o Colégio Técnico Universitário. O programa do centro incluiria oficinas de arte, galerias de exposição, salas de aula e de atendimento, núcleos de inclusão social, anfiteatro, auditório, administração, bares e restaurante etc. Além da dinâmica própria do centro de referência voltado para a inclusão sociocultural da comunidade, ampliando o espaço do Parque Mariano Procópio, este novo espaço poderia vir a ser palco de grandes eventos, como congressos, simpósios, bem como o Festival de Inverno da Universidade Federal de Juiz de Fora - UFJF. A ocupação do conjunto, através da implantação do Centro de Referência Sociocultural, envolve a elaboração de um projeto urbanístico, visando a reintegração edifício-cidade-paisagem.

6. Primeiras Conclusões

Sobre o patrimônio ferroviário e a sua inserção na dinâmica dos municípios, podemos fazer algumas considerações, a começar pelo enorme potencial turístico a ser explorado, além da infra-estrutura instalada que possibilitaria o transporte de passageiros. Este viria atenuar as dificuldades do transporte coletivo, na atualidade

apenas centrado em veículos sobre rodas, com todos os inconvenientes e limitações deste. Vale mencionar que as estações encontram-se em estado de conservação precário e, mesmo assim, ainda constituem importantes referenciais para os moradores das cidades. Como antigos portais de entrada, permanecem na memória cultural e conduzem a tempos passados do desenvolvimento urbano e rural. A sua localização neste trecho da antiga Estrada de Ferro Central do Brasil – atual Linha da M.R.S. – é estratégica em relação aos equipamentos urbanos e ao próprio centro urbano das cidades. A qualidade construtiva e a capacidade de público destas estações favorecem a sua utilização para o embarque e desembarque de passageiros – voltado para o turismo e o cotidiano das cidades –, além de permitir novos agenciamentos, ou seja, a sua utilização ampliada com relação à finalidade original. Neste sentido, se coloca a inserção de equipamentos ligados aos aspectos sociais e econômicos como aqui proposto. Ressaltamos, assim, que as características originais prevalecem na maioria dos casos, com a exceção da Estação de Mathias Barbosa, que foi bastante modificada, sem contar aquelas que foram substituídas por inteiro.

Sobre o compromisso da preservação deste patrimônio ferroviário, por parte da concessionária M.R.S., vale dizer que o descaso prevalece com a omissão das administrações públicas e da comunidade. Apenas as estações que abrigam escritórios e instalações desta empresa aparen-

tam um melhor estado de conservação – e mesmo assim esta conservação não leva em conta princípios conceituais relacionados às Teorias do Restauro – pinturas sobrepostas, cores diferenciadas, portas e janelas abertas sem critérios, com esquadrias modificadas, divisórias instaladas, novos cômodos mal adaptados – banheiros provisórios, modificações de estruturas e materiais, substituições de telhas originais, dentre outros revelam que não existe de fato um interesse cultural em jogo, a não ser o econômico exploratório. Este tipo de preservação não agrega valor aos bens culturais, pelo contrário, aos poucos vai transformando os mesmos em edificações comuns, como outra qualquer. Assim, temos as estações de Francisco Bernardino, Benfica e Dias Tavares em primeiro plano.

Com relação àquelas estações não utilizadas efetivamente, as mesmas encontram-se em estado de abandono – permanecem ainda por terem sido muito bem construídas, em termos de sistemas construtivos e materiais, como pode ser constatado pelas estações de Mariano Procópio e do Retiro. O abandono destas estações revela também que não existe vigilância nas mesmas. Merece destaque também o receio revelado nos trabalhos de campo, por parte dos funcionários da empresa M.R.S. com relação ao levantamento fotográfico dos conjuntos ferroviários, principalmente quando este pode demonstrar o abandono e o descaso com relação aos trens, equipamentos, e edificações. Em muitos trechos vagões sofrem com a ação do tempo e vândalos; construções se arruinam ou são invadidas e equipamentos se perdem, dentre outros descasos.

Ainda podemos destacar que, no caso das Estações sob a guarda das administrações locais, também não existe uma preocupação com a conservação das mesmas enquanto referências culturais para as cidades. A começar por Juiz de Fora, com a sua Estação Central precariamente ocupada, com a plataforma vedada por tapume e a instalação de equipamentos, como abrigo de ônibus que interfere na visibilidade do conjunto. Assim também podemos nos referir à Estação de Mathias Barbosa, bastante modificada, com a sua volumetria alterada drasticamente, além de pinturas que alteraram consideravelmente as suas características. Para além das estações o Conjunto Ferroviário se estende nas casas dos antigos ma-

quinistas e funcionários, memória ainda viva dos tempos do trem, porém também em estado de abandono quando não ocupadas por ferroviários. Estes ainda guardam importantes lembranças das práticas nas oficinas, nos vagões, sobre os dormentes e os trilhos das velhas estradas de ferro. Neste sentido, não se percebem políticas públicas voltadas para a preservação da memória destes personagens e muito menos destes conjuntos como referências vivas e importantes para as cidades. A visão do bem cultural isolado – no caso as estações – prevalece, em detrimento do conjunto e desvinculada dos relatos daqueles que conduziram as locomotivas pelos caminhos dos trens.

Mesmo com estas constatações e a interrupção do transporte ferroviário de passageiros, o trem ainda percorre os trilhos transportando cargas e as construções remanescentes do conjunto ferroviário são marcantes no cenário urbano, como referências culturais para as cidades e o seu entorno. As estações e paradas ainda persistem como portais da cidade, acrescidos dos galpões e moradias de apoio. Movimentos e associações suplicam em vão pela volta do trem de passageiros e pela preservação dos conjuntos ferroviários. Assim, destacamos a necessidade da reabilitação destes conjuntos e a sua inserção de fato na dinâmica urbana das cidades, para além de museus e centros de cultura ou escolas, como patrimônio ferroviário de fato, com o trem rodando nos trilhos para transportar, além das cargas, as pessoas, seja no que se refere ao turismo, seja no tocante ao ir e vir dos seus moradores.

Enfim, as estações e paradas de trem aqui estudadas ainda persistem na memória dos moradores e visitantes, assim como no cotidiano das cidades. Do estudo feito, constatamos que estes bens culturais imóveis se inserem com imponência no trecho analisado para receber o Trem de Passageiros – Expresso Pai da Aviação. Estas edificações e equipamentos têm capacidade de abrigar o seu antigo uso como estações, propriamente de embarque e desembarque, adaptadas à realidade atual, bem como servir de portais para novos usos, como centros de memória, referência cultural e mesmo de inserção da comunidade local, através da informática, ateliês para oficinas, dentre outros. Além disso, deve-se levar em conta o importante papel destas estações para a

geração de renda para a população local, como centros de difusão e comércio de produtos regionais e mesmo para prestação de serviços – bares, restaurantes e lanchonetes. A preservação deve levar em conta os conjuntos constituídos pelas estações, galpões, pavilhões, casas de ferroviários – em particular as casas dos Chefes de Estação, que compõem um conjunto e assim devem ser tratados em termos de proteção vinculada à memória e à ocupação do patrimônio ferroviário. Além disso, os vagões abandonados e os trilhos também devem ser integrados nesta proposta, como componentes fundamentais. Estas Estações e Paradas se inserem também, na perspectiva do Turismo, em circuitos importantes, como o do Caminho Novo.⁴

Vale ressaltar ainda que, neste itinerário, configurado pelas cidades integrantes da Zona da Mata Mineira, temos diversos aspectos a serem considerados em termos de paisagens naturais e características específicas regionais do Estado. Também vale destacar a possibilidade que se abre em termos de perspectivas para a geração de renda e inclusão social das populações ao longo deste itinerário ferroviário. Isto representa também poder aproveitar a infra-estrutura existente e ociosa, resultante de investimentos altíssimos, ao longo de décadas, por parte do Governo Federal, hoje apenas voltada para a iniciativa privada. E não apenas no trecho estudado, mas também com a esperança renovada de que seja estendido para outros trechos – como já levantamos no percurso que segue de Mathias Barbosa/MG, passando pelas Estações de Cotegipe, Paraibuna e Souza Aguiar, no Município de Simão Pereira/MG e, porque não, pela estação de Serriaria, já no Município de Santana do Deserto/MG, também na divisa com o Estado do Rio de Janeiro, apenas para citar mais algumas. Muito mais pode ser dito. É o que faremos em outras oportunidades... Fica aqui a lembrança do tempo não muito distante em que os trens de passageiros e as estações se colocavam como portais de entrada e saída para as cidades. Tempos estes que esperamos poder ainda vivenciar na atualidade...

Notas

1. O texto se insere no Programa de Extensão Urbanismo em Minas Gerais: Apoio à elaboração de Planos Diretores Participativos e na Pesquisa Urbanismo em Minas Gerais: Idealizações e Realizações Urbanísticas para as Cidades Mineiras, que conta com o apoio da FAPEMIG e do CNPq. O programa e a pesquisa avançam os estudos voltados para a compreensão da história do urbanismo sobre as cidades do Estado de Minas Gerais com abordagem que recai sobre a formação das cidades mineiras e os urbanistas que ali atuaram. Esta abordagem se estrutura em levantamentos e dados já sistematizados em estudos anteriores, junto à Rede Urbanismo no Brasil coordenada pela Prof^a Maria Cristina da Silva Leme da FAUUSP, que envolve outros pesquisadores. O Programa de Extensão possibilitou o estabelecimento de convênios com diversos municípios para a elaboração de propostas arquitetônicas e urbanísticas, em particular no apoio à elaboração de Planos Diretores Participativos, este com os apoios do Ministério das Cidades e do CNPq.

2. O trabalho foi apresentado na II Mostra da UFJF, bem como no 3º Congresso Brasileiro de Extensão Universitária, realizado em Florianópolis no período de 23 a 25 de outubro de 2006. O relatório para o Estudo de Viabilidade foi concluído em 2006 tendo sido encaminhado em seguida para o Ministério dos Transportes.

3. Inicialmente elevada à categoria de Vila, a Vila de Santo Antônio do Paraibuna remonta a 31 de maio de 1850, passando a Cidade do Paraibuna a 2 de maio de 1856 e, finalmente, com a denominação atual de Juiz de Fora, a 19 de dezembro de 1865.

4. O Circuito Turístico Caminho Novo envolve os seguintes municípios: Juiz de Fora/MG, Santos Dumont/MG, Mathias Barbosa/MG, Santana do Deserto/MG, Antônio Carlos/MG e Ewbank da Câmara/MG. Os municípios foram integrados no Programa Nacional de Regionalização do Turismo. Esta política de regionalização do turismo em Minas Gerais é realizada pela Secretaria de Estado do Turismo – SETUR/MG que dividiu os municípios com potencial turístico em vários circuitos. Estes circuitos são formados pela aglutinação de municípios que apresentam características semelhantes.

7. Referências Bibliográficas

- BRUAND, Yves. *Arquitetura Contemporânea no Brasil*. São Paulo: Editora Perspectiva, 1991.
- CAMPOS, Helena Guimarães & FARIA, Ricardo de Moura. *História de Minas Gerais*. Belo Horizonte, MG: Editroa Lê, 2005.
- FABRIS, Anna Teresa (org.) *O Eclétismo na Arquitetura Brasileira*. São Paulo: Nobel; Edusp, 1987.
- FAZOLATTO, Douglas. *Juiz de Fora: Imagens do Passado*. Juiz de Fora: FUNALFA, 2001.
- LIMA, Fabio Jose Martins de. *Relatório Técnico: Pela Memória da Rede Ferroviária S.A., Itinerários e Paradas de Trem no trecho de Mathias Barbosa/MG a Barbacena/MG*. Juiz de Fora: UFJF, 2006.
- _____. *Pela memória da Rede Ferroviária Federal S.A: Itinerários e paradas de trem na cidade de Juiz de Fora/MG e Região: Relatório Final*. Juiz de Fora: 2005.

_____. *Por uma cidade moderna: Ideários de urbanismo em jogo no concurso para Monlevade e nos projetos destacados da trajetória dos técnicos concorrentes (1931-1943)*. São Paulo: 2003, Tese de Doutorado - FAUUSP.

_____. *O Ramal Férreo de Belo Horizonte revisitado a partir das críticas do MOREL: 1894/1964*. V SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO. Campinas: PUC Campinas, 1998.

LIMA, Fabio Jose Martins de et al. *Caderno do Plano Diretor Participativo da Cidade de Simão Pereira*. Juiz de Fora: UFJF; Prefeitura Municipal de Simão Pereira, 2007.

MINAS GERAIS. *Dicionário Biográfico dos Construtores e Artistas de Belo Horizonte: 1894 -1940*. Belo Horizonte: IEPHA/ MG, 1997.

PASSAGLIA, Luiz Alberto do Prado. *A Preservação do Patrimônio Histórico de Juiz de Fora: medidas iniciais*. Juiz de Fora: Instituto de Pesquisa e Planejamento; Comissão Permanente Técnico-Cultural; Prefeitura de Juiz de Fora-MG, 1982.

RIBEIRO, J. O. de Saboya. *Plano de Remodelação e Extensão da Cidade de Juiz de Fora: Estudos Urbanísticos*. Juiz de Fora: maio de 1950.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE VIÇOSA. *Projeto de Restauração e Reabilitação: Estação Mariano Procópio*. Viçosa: UFV, 2004. Proposta preliminar de estudo.

< <http://www.estacoesferrovia.com.br> >, acessado em 3 julho de 2006.

< <http://www.efbrasil.eng.br> >, acessado em 4 de abril de 2007.

< <http://www.geominas.mg.gov.br> >, acessado em 4 de maio de 2007.

Abstract

This study is part of a research program on cities' formation in Minas Gerais (MG) State and na extensio program on Cross-State railways. It aims to preserve the memory os train stations and discuss their historical value.

Keywords: Urbanism, cities from MG, cultural patrimony