

As Estações da Modernidade: um repensar sobre a arquitetura ferroviária em Minas Gerais (1870-1930)

Claudio Francisco Ferreira da Silva



Brasília | 2006

Cláudio Francisco Ferreira da Silva

AS ESTAÇÕES DA MODERNIDADE
um repensar sobre a arquitetura ferroviária em Minas Gerais

Brasília
2006

Cláudio Francisco Ferreira da Silva

**AS ESTAÇÕES DA MODERNIDADE
um repensar sobre a arquitetura ferroviária
em Minas Gerais (1870-1930)**

Dissertação apresentada como requisito para a obtenção do grau de Mestre na Universidade de Brasília pelo Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Área de Concentração Teoria e História da Arquitetura.

Brasília

2006

Silva, Cláudio Francisco Ferreira da.

As estações da modernidade: um repensar sobre a arquitetura ferroviária em Minas Gerais (1870-1930) / Cláudio Francisco Ferreira da Silva – Brasília: UnB/ 2006.

273.:il

Orientador: Andrey Rosenthal Schlee

Dissertação (mestrado) – Universidade de Brasília, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, 2006.

Bibliografia: f. 235-252.

1. Arquitetura. 2. Arquitetura Ferroviária. 3. Modernidade. 4. Minas Gerais. 5. Brasília (DF) - Dissertação. I. Schlee, Andrey Rosenthal. II. Universidade de Brasília, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. III. Título.

Cláudio Francisco Ferreira da Silva

**AS ESTAÇÕES DA MODERNIDADE
um repensar sobre a arquitetura ferroviária
em Minas Gerais (1870-1930)**

Dissertação apresentada na Universidade de Brasília. Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Mestrado em Arquitetura: área de concentração em Teoria e História da Arquitetura.

Brasília, DF, 28 de abril de 2006.

Banca Examinadora

Prof. Dr. Andrey Rosenthal Schlee

Prof. Dra. Ana Elisabete Medeiros

Prof. Dra. Maria Therezinha Ferraz Negrão de Mello

Aos meus pais, Sr. Jair Antonio da Silva e Sra. Maria da Conceição Ferreira e Silva, responsáveis pelo meu apreço pela leitura, história e artes, além das horas de conversas, nas quais aprendo muito sobre todas as coisas.

A família Ferreira e Silva, pelo carinho, contínuo apoio e envolvimento nas minhas “causas”.

A José Ewbank da Câmara, engenheiro e diretor da Estrada de Ferro D. Pedro II, que legou seu nome a uma pequena cidade mineira, despertando em mim, desde à infância, o desejo de saber quem era “aquele senhor”, inquietação inicial que ao longo dos anos me impulsionou a organizar esse trabalho.

Agradeço a Deus, à Virgem Maria e a todos os Santos.

Ao professor Andrey Rosenthal Schlee, pela sua paciência para o diálogo e pelo seu interesse lúcido relativo à História da Arquitetura Brasileira.

Ao *designer* gráfico, André Luís Pires de Carvalho e ao amigo Marcius Fabiani.

Aos arquitetos Carlos Café e Suzete Bomfim, pelo incentivo no debate sobre arquitetura.

À historiadora Cláudia de Paula pelas sugestões diversas.

A Jorge Leandro de Oliveira, pela ajuda no registro das várias imagens das estações e pelo seu amplo conhecimento sobre o mundo ferroviário.

A Márcia Maria Ferreira Silva, pelas sugestões estéticas.

A Maria Emília Silva Soares, por facilitar o acesso à Biblioteca da Universidade Federal de Juiz de Fora.

A Mônica Castello Branco Henriques, pela gentileza em disponibilizar o acervo particular de seu pai, Oswaldo Henrique Castello Branco.

A todos aqueles que ajudaram a construir esse inquietante universo ferroviário.

Um avô conta,
como conta um avô
que o trem um dia já foi rei.

Na mesma linha,
hoje,
só de carga,
seguia a fumaceira,
arrastando risos e esperanças.

Nas janelas colavam olhos,
nos bancos sentavam ternos,
nas cabeças iam chapéus e,
envolvendo tudo,
o guarda pó.

Nas ribeiras tudo parava e
a criançada acenava,
no momento do trem passar.

Antes o trem curto e,
que pena!
tão rápido.
Hoje o trem longo e
que raiva!
tão lento.

Antes era Rio,
era São Paulo,
eram todos os lugares.
Hoje é só carga,
que as cidades ignoram e
de soslaio viram as costas.

Pois o trem,
do avô
não existe mais.

“O Trem” – Eduardo Gonçalves David.

Resumo

O presente trabalho é fruto das motivações e inquietações pessoais acerca da História da Arquitetura Brasileira. Procurou ressaltar a relação entre o ecletismo e a implantação da modernidade no Brasil no século XIX e o início do século XX. Para essa modernidade se transformar em tradição em terras brasileiras foi necessário abordar o principal produto econômico naquele momento que foi o café. O estudo escolheu como recorte geográfico a região sudeste, em particular a Zona da Mata Mineira. Utilizando um arcabouço teórico multidisciplinar, diferentes áreas do conhecimento foram estudadas como: Arquitetura, História, Literatura, Economia, Artes e Transportes. Considerando o progresso material promovido pelo café e articulando sua ligação direta com a Revolução Industrial Européia, a arquitetura das estações ferroviárias tornou-se o principal argumento para o desenvolvimento desta dissertação.

Palavras-chave: Arquitetura - Arquitetura Ferroviária - Modernidade - Minas Gerais.

Abstract

This work is the result of personal motivations and concerns regarding the History of Brazilian Architecture before Modernism. It tries to highlight the relation between eclecticism and the implantation of modernity in Brazil in the 19th century and in the beginning of the 20th century. It was necessary to approach the main economic product in that period, i. e., the coffee. This work is geographically limited within the Brazilian Southeastern region, especially on Minas Gerais Southeastern portion called Zona da Mata. Starting from a multidisciplinary point of view, different realms of knowledge were approached, such as Architecture, History, Literature, Economics, Arts and Transportation. Bearing in mind the material progress brought by coffee and articulating its direct relation with the European Industrial Revolution, the architecture of railroad stations became the main argument to the development of this work.

Keywords: Architecture, Railroad Architecture, Modernity, Minas Gerais.

Sumário

APRESENTAÇÃO	19
1 PRIMAVERA E FLORESCIMENTO	29
1.1 O NASCIMENTO DA EUROPA MODERNA	30
1.2 O NASCIMENTO DO PENSAMENTO MODERNO	35
1.3 A ESTRUTURAÇÃO DO SISTEMA COLONIAL PORTUGUÊS	42
1.4 O SUDESTE E A CONQUISTA DO INTERIOR	49
1.5 O CICLO DO OURO	55
1.6 O CAMINHO NOVO	60
2. VERÃO E CLARIDADE	71
2.1 CONCEITO DE MODERNIDADE	72
2.2 HISTÓRIA, ECLETISMO E HISTORICISMO	78
2.3 ECLETISMO E HISTORICISMO	83
2.4 FERROVIA E MODERNIDADE	93
3 OUTONO E DEVANEIO	101
3.1 O BRASIL E AS FERROVIAS	102
3.1.1 A ESTRADA DE FERRO EM MINAS GERAIS	113
3.2 O CAFÉ E A ZONA DA MATA MINEIRA	119
3.3 AS TRANSFORMAÇÕES URBANAS AO LONGO DO CAMINHO NOVO	128
3.4 A ARQUITETURA NO BRASIL: DAS ORIGENS AO SÉCULO XVIII	133
3.5 O SÉCULO XIX	143
3.6 A ARQUITETURA FERROVIÁRIA	152

3.7 ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DA ZONA DA MATA MINEIRA: PERCURSO DA ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II	165
3.7.1 CAMPO, CIDADE E FERROVIA	166
3.7.2 ESTAÇÕES SELECIONADAS PARA A PESQUISA	168
I MUNICÍPIO DE JUIZ DE FORA	169
II MUNICÍPIO DE EWBANK DA CÂMARA	189
III MUNICÍPIO DE SANTOS DUMONT	194
IV MUNICÍPIO DE ANTONIO CARLOS	202
V MUNICÍPIO DE BARBACENA	208
4 INVERNO E NEVOEIRO	217
4.1 A ÚLTIMA ESTAÇÃO	218
4.2 ESPERANDO A PRÓXIMA ESTAÇÃO	228
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	235
GLOSSÁRIO DE TERMOS FERROVIÁRIOS	253
GLOSSÁRIO DE TERMOS ARQUITETÔNICOS	256
LISTA DE IMAGENS	262

*Uma chuva fina
caiu na toalha,
molhou as roupas,
encheu os copos,
esfriou os corações
enlaçados nas árvores
(do frio que espera
como os nomes).
O mundo cheio de rios,
lagos, recolhimentos
para nosso uso.*

*Num céu profundo,
máquinas de nuvens,
elefantes de nuvens
passam cantando.
Sob as mãos inertes
os móveis suam.
O ambiente doméstico
quer abrir as janelas:
sobre folhas secas,
sobre sonhos, fantasmas
mortos de sede.*

*Os homens podem
sonhar seus jardins
de matéria fantasma.
A terra não sonha,
floresce: na matéria
doce ao corpo: flor,
sonho fora do sono
e fora da noite, como
os gestos em que floresces
também (tem riso irregular,
o sol na tua pele).*

*Na fruta sobre a mesa
procuro um verso
que revele o outono;
procuro o ar
da estação; imagino
um freixo, exercito
truques, palavras
(ante a fruta madura
na beira da morte,
imóvel no tempo
que ela sonha parar).*

“As Estações” – João Cabral de Melo Neto

A capa da presente dissertação, com uma foto de uma “bilheteria” de uma estação de trem, corresponde a um convite para esse mundo timidamente explorado nas terras mineiras que seria o do ecletismo relacionado à arquitetura ferroviária. O bilhete vai permitir uma viagem pelo solo histórico e estético da região das Minas Gerais nos dois primeiros séculos de sua fundação. Procuramos demonstrar que as Minas não foram importantes apenas com o ouro colonial, mas também em um outro momento, não menos curioso, que seria aquele desenvolvido pelo ouro verde.

No presente trabalho a arquitetura funciona como guia, forma de conhecimento multidisciplinar, aglutinando política, arte, técnica, economia e cultura. Os títulos dos capítulos inspirados nas estações climáticas foram motivados por dois pontos: o primeiro seria a sucessão de estilos que, como estações, se alteram num ir e vir; e o segundo, a própria expressão da matéria arquitetônica em contato direto com as intempéries climáticas. De um lado, um ente estético materializado e exposto, cheio de marcas e vestígios, e de outro, o envolvimento atmosférico imaterial das estações climáticas.

O Primeiro Capítulo, de nome “Primavera e florescimento”, trata do nascimento do espírito europeu expansionista, aliado à experiência cultural para a montagem de um novo mundo. As relações que seriam operadas na futura Zona da Mata Mineira não poderiam existir sem esse traço, esse relacionamento com o passado colonial. A história de Minas toca fundo a história do Brasil. A vontade de saber sobre a abertura de caminhos para as Minas Gerais, para o surgimento da Estrada de Ferro D. Pedro II no século XIX, a trilha ou o caminho criado em um momento anterior, constituiu a tarefa inicial da dissertação.

Existe uma farta bibliografia referente a esse período, mas duas obras foram extremamente instigantes para entender esse momento: “Formação do Brasil Contemporâneo”, de Caio Prado Júnior, e “Desclassificados do

Ouro”, de Laura de Mello e Souza. Prado Júnior nos fornece colocações ainda inspiradas sobre o período da colonização.

Depois dessas leituras iniciais, outras foram fundamentais para entender a expansão bandeirante para os sertões das Gerais. É importante salientar que a atual revisão historiográfica articula uma visão bem mais crítica desse momento. Se a historiografia paulistana do início do século XX tratava o bandeirante como um grande herói e valente desbravador (DAVIDOFF, 1998). Recentemente, trabalhos como o do historiador Carlos Davidoff, com o livro “Bandeirantismo: verso e reverso”, desenvolvem uma leitura crítica dessa questão, como assinala o autor:

Se o intento é repensar este episódio evitando repetir o tema do culto aos ancestrais heróicos, é preciso recuperar os elementos históricos ocultados e esquecidos pela versão oficial, que devem permitir elaborar uma representação mais verossímil e um contraponto crítico à mitologia do bandeirantismo. (DAVIDOFF, 1998, p.9).

Como a intenção não é desenvolver toda uma análise abrangente sobre as entradas e bandeiras, o texto se atem apenas aos passos mais significativos para a construção do Caminho Novo, no intento de construir um solo histórico para o entendimento do aproveitamento da Estrada Real, pela Estrada de Ferro D. Pedro II, no século XIX.

A ótica do trabalho não consiste em uma revisão crítica, por isso está pautada na cronologia para o estabelecimento dos principais marcos da ocupação da região, quando, partindo do planalto de Pirapitinga, atingiu-se o centro da Capitania das Minas Gerais, desenvolvendo sistematicamente o ciclo do ouro. Outro ponto foi a consulta a autores que, com obras significativas sobre o período colonial brasileiro, enriqueceram nossa historiografia com análises como as encontradas em Sérgio Buarque de Holanda (1969), Raimundo Faoro (1975),

Celso Furtado (1961) e João Antonio de Paula (2000). Essas obras enxertam, na historiografia brasileira, teorias históricas distintas, mas que não deixam de pensar e analisar, com reflexões consistentes, todo o período colonial e suas contradições e ambivalências.

Outra fonte consultada foram os textos dos viajantes, que aparecem em diversos momentos da dissertação. Com a transferência da Corte Portuguesa para o Brasil, um grande número de viajantes passou pelo Brasil. O desenvolvimento do quadro político, econômico, estético e social sofreu uma total transformação. No início do século XIX, a Capitania das Minas Gerais foi visitada por muitos deles. Os textos deixados por esses estrangeiros são de fundamental importância para a reconstrução do período. Apresentam características extremamente descritivas. O olhar era minucioso sobre cada detalhe do espaço natural. Mantinham o espírito de mapear o quadro físico, as características econômicas e as intervenções políticas do próprio Estado português.

Dentre os vários viajantes que passaram pelo Caminho Novo e chegaram até as localidades compreendidas entre Juiz de Fora e Barbacena, os nomes de três viajantes chamam atenção. O primeiro deles é Auguste de Saint-Hilaire, que em duas de suas obras fundamentais narra sua experiência pelas Gerais. São as seguintes obras: “Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais” e “Segunda viagem do Rio de Janeiro a Minas Gerais e a São Paulo”. O segundo viajante é Luiz Agassiz, com sua obra “Viagem ao Brasil - 1865-1866”, onde também apresenta passagens no tocante à região. O terceiro é Charles James Fox Bunbury, com a obra “Viagem de um naturalista inglês ao Rio de Janeiro”. O que essas obras apresentam em comum seria o olhar do estrangeiro, estranho à terra, mas, ao mesmo tempo, apto a perceber os entraves, incoerências e dubiedades culturais (LEITE, 1997).

A revisão desses textos enquanto documentação de forma crítica auxilia a produção de trabalhos na área

de História Social, Antropologia, Economia e História Cultural. Segundo Miriam L. M. Leite (1997), a reavaliação desses textos nas últimas décadas do século XX, precisamente a partir dos anos 70, desencadeou análises extremamente qualitativas no que concerne a essas produções. Os textos, além de abordagens naturalistas, descrevem aspectos pitorescos da vida cotidiana. Diz Leite (1997, p.10): “Por ser alguém que é de ‘fora’ e está ali de ‘passagem’, sem intenção de ser aceito pelo grupo e com o objetivo de relatar a seus conterrâneos o que conseguiu perceber, o viajante torna-se um observador alerta e privilegiado do grupo visitado.”

Por outro lado, o viajante se transveste do civilizado, do europeu que examina de longe a índole e hábitos desses povos. É justo pensar também que muitos viajantes não se distanciaram da sua visão européia, traduzindo, muitas vezes, equívocos e leituras preconceituosas. É importante salientar que muitos desses viajantes não tiveram contato direto com as classes mais esclarecidas nas suas viagens, mantendo um certo distanciamento relativo aos princípios culturais europeus perpetuados e assimilados pela burguesia local (LEITE, 1997).

Ao longo da pesquisa, alguns textos de viajantes serão apresentados para elucidar determinados aspectos da vida cotidiana e esse olhar estrangeiro, que nos auxilia como fonte para a construção do contexto histórico. Em Saint-Hilaire encontramos um ótimo exemplo das tensões dos olhares entre nativos e estrangeiros.

O Sr. Ildfonso nos apresentou a um proprietário que ele conhecia; mas recebeu-nos com tanta frieza, que manifestei a meu companheiro de viagem o desejo de me retirar para o rancho. O Sr. Ildfonso disse-me que se ia explicar francamente com o nosso hospedeiro; voltou dentro em pouco assegurando-nos que podíamos agora contar com melhor acolhida, e efetivamente fomos tratados durante todo o resto do dia, da maneira mais atenciosa. Alguns anos antes, um habitante desse distrito recebera em sua casa um estrangeiro, que, de volta à Europa, o havia

ridicularizado em sua relação de viagem; nosso hospedeiro temera que, sendo nós também estrangeiros, nos conduzíssemos da mesma maneira a seu respeito, e não pudera esconder a desconfiança que lhe inspiráramos. É assim que mais uma vez o viajante cortês paga pelas culpas dos que o precederam, e talvez por isso hoje em dia se evitem os estrangeiros, mesmo nos lugares ainda há pouco gabados por sua hospitalidade. (SAINT-HILAIRE, 2000, p.48).

O Segundo Capítulo, intitulado “Verão e claridade”, enfoca as transformações no mundo europeu. Enquanto nas regiões tropicais os desdobramentos da colonização se efetivavam, no mundo europeu a modernidade se materializava com o advento industrial. Neste capítulo, a percepção da modernidade encontrada nos escritos de Baudelaire (1988) e nas pinturas de Turner e Monet foram fundamentais para a construção do quadro cultural.

Se as obras de arte permitiram uma apreensão estética da modernidade, a abordagem crítica e histórica da arquitetura foi concebida a partir de Allan Colqhoun (2004), Arnold Hauser (1982), Peter Collins (1998) e Walter Benjamin (1994). Como a modernidade se pautou também no desenvolvimento ferroviário, para o entendimento da economia industrial e a implantação ferroviária, o livro de Richard Grahan, “Grã-Bretanha e o Início da Modernização no Brasil”, foi esclarecedor, bem como o livro de Giovanni Arrigh, “O Longo Século XX”. No caso de Arrigh, os ciclos sistêmicos de acumulação capitalista são abordados ao longo dos capítulos. Para o autor, as esferas de poder nos últimos quinhentos anos se estruturam por ciclos que sedimentam o capitalismo ocidental. Como as ferrovias surgiram ao cabo dessa supremacia econômica inglesa, a análise do autor se torna substancial para a reflexão.

No Terceiro Capítulo, “Outono e devaneio”, é estudado o contexto das ferrovias no Brasil, bem como a

implantação de um projeto moderno. Esse estudo se concentra na Estrada de Ferro D. Pedro II (1858-1889) – que posteriormente passou a se chamar Estrada de Ferro Central do Brasil (1889-1969) – e na Estrada de Ferro Leopoldina, quando esta intercepta a E.F. D. Pedro II em Juiz de Fora. A implantação da E.F. D. Pedro II em Minas Gerais é singular quando comparada a outras regiões do Brasil. Os investimentos estatais para a consolidação da ferrovia e os custos para sua implantação eram elevados. Sua topografia, acidentada, os verões tinham chuvas pesadas onerando a construção e a manutenção. Uma densa vegetação e doenças tropicais provocavam fadigas e mortes. O café transformou-se na principal mercadoria para justificar esse processo de implantação, financiando com o Estado a sua expansão. Como em São Paulo e no Rio de Janeiro, a implantação da ferrovia em Minas se relaciona com a D. Pedro II e com as investidas do Tesouro Nacional para a sua construção.

Inserir uma abordagem tendo como viés a arquitetura como forma de entender a implantação ferroviária é de extrema relevância. Segundo Flávio A. Marques de Saes (1981), a literatura existente sobre ferrovias se direciona para três pontos. A primeira abordagem foi aquela meramente factual, de caráter descritivo, muito comum no início do século XX. A segunda abordagem do fenômeno foi voltada para a relação entre economia cafeeira, ferrovias, café e crescimento populacional, destacando a obra “Café e Ferrovias”, de Odilon Nogueira de Matos. Em terceiro, os trabalhos mais recentes, que discutem a decadência econômica e o aspecto precário desse meio de transporte. Atualmente, as ferrovias vêm sendo discutidas por aqueles que se interessam pelos problemas de ordem nacional, na tentativa de entender sua rápida ascensão e seu posterior declínio.

No Terceiro Capítulo procurou se pautar em três momentos: o aparecimento da cultura cafeeira no vale do Paraíba e na Zona da Mata mineira – a modernidade

européia chegando ao Brasil, via ferrovia – e a implicação na história da arquitetura brasileira, com um novo programa para ser desenvolvido, que foi o suporte à estrutura ferroviária empreendido pelas estações.

Nesse capítulo, algumas reflexões críticas são esboçadas, com o cuidado de não apresentar uma forma fechada em um único postulado teórico/estético. Nesse sentido, o trabalho não se pautou em se direcionar a apenas um referencial teórico marxista, positivista ou culturalista. Textos de diferentes correntes historiográficas foram relacionados. Dentro de uma tessitura intertextual, os textos se fundem para uma reflexão sobre o ecletismo, reavaliando as implicações históricas desse movimento.

Merece destaque, também, a obra “Sertões do Leste”, de Paulo Mercadante. O livro é referência fundamental para se estudar a Zona da Mata mineira. O trabalho procura também valorizar a minúcia de historiadores mineiros em compilar fatos e documentos da região, como fizeram Wilson de Lima Bastos (1975), Oswaldo H. Castello Branco (1988) e Mirian Monteiro de Barros Latif (1939).

O Quarto Capítulo, “Inverno e nevoeiro”, apresenta uma análise breve da situação ferroviária em Minas Gerais depois da implantação rodoviária. Nesse momento, a região envolvida em um inverno prolongado espera por uma nova estação.

Abordar Minas Gerais em um momento posterior a tanto deslumbre barroco transforma-se em uma tarefa, no mínimo, desafiadora. Não é apenas por esse localismo histórico, de extrema significância para o Brasil, que Minas deve ser lembrada, mas também por outras construções efetivadas em um outro tempo, de acordo com as condições materiais disponíveis em cada momento histórico, nos Campos das Gerais.

Ao longo da dissertação, uma quantidade generosa de material iconográfico foi utilizada como fonte para reforçar o argumento apresentado no decorrer de cada capítulo. Bem como textos literários como os versos de João Cabral de Melo Neto no poema “As Estações”, diz: “Os homens podem sonhar seus jardins de matéria fantasma. A terra não sonha, floresce: na matéria doce ao corpo.” A matéria transformada pelos homens em arquitetura a partir do florescimento da terra, é o que permanece, o que nos resta.



1 | Primavera e florescimento

*Com ternura, a jovem ruiva
Que tanta inocência estimula,
Diz baixinho à menina loura
Estas palavras, numa voz quente:*

*“Seiva que aflora e flor que cresce,
A tua infância é uma alameda:
Deixa meus dedos nesse musgo
Onde o botão de rosa brilha,”*

*“Deixa que eu, nessa erva clara,
Vá beber as gotas do orvalho
Com que é regada a tenra flor,*

*“Para que o prazer ó querida
Ilumine tua fronte pura
Como a aurora o céu indeciso”*

“Primavera” – Paul Verlaine

1.1 | O NASCIMENTO DA EUROPA MODERNA

30 |

As ações que trouxeram os portugueses até a América se encontram enraizadas na Baixa Idade Média européia, e englobavam desde a pesquisa constante desenvolvida pela Escola Naval de Sagres em Portugal, bem como a precocidade portuguesa na formação de um Estado Nacional unificado. Da formação do Estado Moderno, do qual Portugal foi precursor, e aliando a decadência do modo de produção feudal, emergiu o embrião de um sistema vigoroso, volátil e extremamente importante para a construção do mundo moderno ocidental, que seria o capitalismo.

Esse sistema econômico moldou e alicerçou toda a concepção econômica e cultural do Ocidente nos séculos seguintes, perpetuando-se até alcançar a economia global contemporânea. A partir do século XV, uma sucessão de ciclos econômicos sistêmicos agiu diretamente nos eixos de dominação e exploração criando o solo propício para inovações no âmbito da produção material.

Segundo a visão conceitual de Giovanni Arrighi, o Estado nascente era contemporâneo ao sistema capitalista também nascente, um dialogando com o outro até a consolidação do sistema:

[...] o aumento do poder perante outros Estados é um componente importante e, por si só, constitui uma medida da busca exitosa de um interesse geral (isto é, nacional). Mas o poder, nesse sentido, não pode aumentar para o sistema de Estados como um todo, por definição. Pode aumentar, é claro, para um grupo particular de nações à custa de todas as outras, mas a hegemonia do líder desse grupo é, quando muito, "regional" ou "de coalizão", e não uma verdadeira hegemonia mundial (ARRIGHI, 1996, p.29)

O dismantelamento do regime feudal e a ascensão das cidade-estados da Itália setentrional, precisamente, Veneza, Florença, Gênova e Milão, estruturaram a criação

de instituições independentes, reunidas em torno de um poder estável e atreladas a uma rede diplomática, em contato permanente. Cada cidade-estado apresentava especificidades locais. Essa relação interestatal das cidades italianas se tornou a gênese formativa do Estado Moderno.

Extrapolando o processo da formação da cidade-estado na Península Itálica, teríamos em Portugal um exemplo notável para a formação do Estado Nacional Moderno. O Estado português em formação não se restringia apenas a uma cidade-estado, mas a formação de um limite territorial espacial além dos limites citadinos.

Em Portugal ficou reforçada a idéia da manutenção capitalista pela relação das forças equilibradas de um governo central, mesmo que esse equilíbrio fosse forjado para um autobenefício constante. Mantiveram também relações diplomáticas que se adensaram criando redes extremamente dependentes.

O interesse nacional de controlar as regras de comércio com o sudeste asiático incentivou vários Estados europeus a dominar a rota para as Índias. É nessa busca, nesse domínio da rota comercial com as Índias, que Portugal concebeu o seu projeto expansionista comercial com características ilimitadas, tão comuns aos Estados europeus entre os séculos XVI e XVII. É importante conceituar as especificidades dos Estados acerca das atuações expansionistas:

Central para esse entendimento é a definição de “capitalismo” e “territorialismo” como modos opostos de governo ou de lógica do poder. Os governantes territorialistas identificam o poder com a extensão e a densidade populacional de seus domínios, concebendo a riqueza o capital como um meio ou um subproduto da busca de expansão territorial. Os governos capitalistas, ao contrário, identificam o poder com a extensão de seu controle sobre os recursos escassos e consideram as aquisições territoriais um meio e um subproduto da acumulação de capital. (ARRIGHI, 1996, p. 33).

No caso de territorialismo, teremos o exemplo do Império Chinês dos Ming, que, na manutenção de um governo na Ásia – e mesmo contando com uma frota marítima equipada que muito bem poderia ter estabelecido uma rota em direção a Europa – permaneceu na Ásia.

Em contrapartida, os Estados europeus capitalistas estabeleceram metas de domínio comercial em direção à Ásia, determinando formas estratégicas antagônicas para a formação do Estado Moderno.

Com o crescimento do regime capitalista, ficou estabelecido que o acúmulo de riquezas é mais importante que a vastidão territorial, requerendo nesse momento noções de “abastança” e “acúmulo” como condições primordiais para o poder, invertendo a lógica dos grandes impérios territoriais da Antiguidade ou do mundo chinês.

Governantes com tendências territorialistas não pensaram em dominar e subordinar as florescentes cidades italianas, mas sim dominar rotas pelo Atlântico e conquistar os territórios fornecedores de matérias primas, empreendendo uma expansão de características ultramar.

O controle que as cidades-estados italianas possuíam era no Mediterrâneo. A localização geográfica facilitava as transações comerciais com o mundo islâmico, espalhado pelo norte da África e no Oriente próximo. O interesse comercial das cidades italianas foi de manter as relações comerciais com os árabes. Por outro lado, os povos islâmicos mantinham relações comerciais com regiões asiáticas de alto interesse para os europeus. Os árabes traziam produtos das mais distantes áreas da Ásia até os portos do Mediterrâneo. Nenhum outro Estado territorial europeu conseguiu destruir o monopólio das cidades do norte da Península Itálica do controle comercial com os árabes no Mediterrâneo.

Financiados pelo capital desse novo sistema, alguns homens genoveses, em franca revolta com a cidade-estado de Veneza (a mina de ouro do comércio mediterrâneo),

lideraram um investimento marítimo na Península Ibérica, elevando os países ibéricos a pioneiros nas conquistas ultramarinas.

Na conquista das rotas para as Índias, Portugal saiu lucrando, com uma empreitada de sucesso, ao passo que a Espanha fracassou na sua investida em direção ao mar Índico. Se, por um lado, a Espanha não conseguiu êxito no caminho para as Índias pela África, os espanhóis alteraram seu destino e entraram em uma nova rota no Oceano Atlântico, mas, por impedimento natural além do Atlântico, aportaram nas Américas. O encontro espanhol com as novas terras, que logo foram conquistadas e exploradas, deu início a um dos momentos mais gananciosos da história européia.

A conquista desse Novo Mundo intensificou as disputas, cada vez mais acirradas, pela hegemonia dentro do território europeu de um Estado em relação ao outro. É importante salientar que, para Arrighi (1996, p.27), a “hegemonia mundial” seria um Estado forte liderando várias nações soberanas. Outro fator que catalisou o regime capitalista e as disputas entre os Estados europeus foi a existência do elemento “guerra”, que com políticas de tributações se auto-sustentava. Estado centralizado e guerra foram as peças-chaves para legitimar e facilitar estas constantes lutas por poder, território e metais nobres, fenômeno que recebeu o nome impreciso de mercantilismo.

Segundo Boris Fausto (1997), o mercantilismo não se constituiu em uma teoria, mas sim em um conjunto de práticas e concepções transitórias, acentuadas pela ausência de uma política econômica homogênea, entre os Estados europeus, em um período compreendido entre o século XV e o XVIII. Para esse sistema econômico funcionar, um Estado ganha na medida que outro Estado entra em prejuízo. O ganho estaria relacionado com a quantidade de metais preciosos obtidos, estocados e acumulados. Essa retenção só poderia acontecer se o Estado interviesse na economia estabelecendo os

princípios para as práticas comerciais e tributárias.

Em contrapartida, para o benefício de alguns, várias vítimas foram feitas, iniciando uma escala superlativa de atrocidades, violência e permanentes espoliações de recursos econômicos que transformaram o Estado em mediador de um aparato bélico qualificado, moderno e ao mesmo tempo dispendioso e incontrolável.

O círculo vicioso era dominar povos nos territórios conquistados, usurpar suas riquezas e reinvesti-las na luta interna europeia pela manutenção hegemônica continental, primeiramente com o Estado espanhol, que tomou a dianteira nesse elaborado aparelho de domínio externo com a montagem do sistema colonial nas Américas.

A acumulação proveniente do sistema colonial, quando era introduzida na Europa esbarrava na frágil disputa pelo controle do continente. Arrighi (1996) consegue definir o momento, dando uma ótima visibilidade sobre a realidade dos Estados europeus naquele período:

[...] a formação de mini-impérios compactos cujos melhores exemplos foram os estados dinásticos francês, inglês e sueco. Individualmente, eles não podiam equiparar-se ao poderio da Espanha, mas coletivamente não podiam ser subordinados a nenhuma autoridade política central velha ou nova. A tentativa da Espanha, juntamente com o papado e a Casa Imperial de Habsburgo, de desfazer ou subordinar essas novas realidades de poder não apenas fracassou, como também traduziu-se numa situação de caos sistêmico que criou as condições para a ascensão da hegemonia holandesa e a liquidação final do sistema de governo medieval (ARRIGHI, 1996, p. 41).

Contemporâneos aos espanhóis na conquista da América, os portugueses, asenhoreando-se das terras brasileiras, implantam o seu sistema colonial no Brasil. Para Caio Prado Júnior (2000, p.7), o “sentido da colonização” estaria *no conjunto dos fatos e acontecimentos essenciais que a constituem num largo período de tempo*. Apesar de

fatores cambiantes, percebe-se que as conjunturas apresentaram certa direção de que a colônia seria o sustento do Estado português, consolidado em fins da Idade Média, tornando Portugal uma nação empreendedora, tanto na expansão marítima como na montagem de um sistema colonial, que num primeiro momento se pauta na extração de produtos naturais, como o pau-brasil, e, posteriormente, no cultivo da cana-de-açúcar.

Mesmo com toda a estrutura gerada pelo ouro, o “sentido da colonização” portuguesa era espoliar os metais e pedras preciosas e reforçar os interesses metropolitanos. Na realidade o “sentido da colonização” seria de um sistema de locomoção de riquezas coloniais para um conjunto de relações não apenas da Metrópole portuguesa, mas no intercâmbio de relações metropolitanas entre os vários Estados europeus. As colônias, não só portuguesas, eram o ponto, o interesse para a supremacia da economia europeia. Essa situação colonial seria determinante para o destino econômico, político, social e cultural. Apesar das críticas ao pensamento marxista de Prado Júnior, o seu sentido de colonização se encontra plausível, uma vez que é inconcebível ver a colônia como um mecanismo autônomo da exploração colonial.

1.2 | O NASCIMENTO DO PENSAMENTO MODERNO

Se inicialmente, abordamos as transformações econômicas, faz-se necessário verificar as estruturas mentais e culturais do novo homem, no continente europeu, em Portugal especificamente, e conseqüentemente no Brasil. O maior enfoque será na relação entre a produção humanista no âmbito das artes visuais; aspectos relativos a costumes e literatura são por demais complexos para uma abordagem restritiva no corpo do trabalho.

Na sua magnífica obra sobre o renascimento italiano, o historiador inglês Peter Burke adota uma visão sobre florescimento e renascimento artístico pertinentes para o debate que se pretende nesse trabalho.

Dizer que as artes “floresceram” em uma determinada sociedade significa dizer, certamente, que ali se produziu um trabalho melhor do que em muitas outras sociedades, o que imediatamente nos remove do reino do empiricamente verificável. Hoje não parece mais tão óbvio quanto um dia pareceu que as artes medievais são inferiores às do Renascimento... Da mesma forma, poucos se colocarão contra a sugestão de que a Itália do Renascimento foi uma sociedade em que as conquistas artísticas se “aglomeravam”. Essa aglomeração é mais espetacular na arquitetura, de Brunelleschi até Palladio (BURKE, 1999, p.24).

No intento de discutir arquitetura no Brasil, vale a pena lembrar as especificidades das construções encontradas aqui pelos portugueses “modernizados” pela cultura Renascentista italiana. As condições econômicas das cidades-estado na Itália contribuíram para a aglomeração de vários artistas patrocinados pela oligarquia mercantil, assumindo naquela região a liderança como pólo irradiador da recuperação dos valores clássicos que logo se espalharam pelo resto da Europa.

No que se refere ao pensamento, a figura notável de Leon Baptista Alberti encarna o postulador investidor tratadista tão específico daquele momento, período em que os valores clássicos greco-romanos são rememorados, reaviados e renovados. Alberti dialoga com o seu presente e com a obra do teórico romano Marco Lúcio Vitruvius sobre a importância da arquitetura e sobre a formação do arquiteto empenhado em dar um passo à frente no âmbito do ambiente renascentista. Esses tratados são de fundamental importância para o desenvolvimento da história da arquitetura. Teóricos contemporâneos, como o inglês Alan Colquhoun, buscar avaliar a permanência do classicismo até a modernidade, dos séculos XIX e XX, adquirindo o conceito de classicismo toda uma complexidade. Antes do Renascimento no mundo greco-romano o termo utilizado era “antigüidade”. Apesar de o conceito clássico ser conhecido na “antigüidade” grega e romana, ele ganha

força e abrangência a partir da cultura renascentista e pós-renascentista.

Dessa maneira, tanto em determinada fase da própria antigüidade quanto na Renascença, “clássico” significava práticas codificadas em um sistema de regras canônicas que reclamavam superioridade sobre todas as outras práticas, fossem elas consideradas como “gramaticais” em um sentido limitado ou, de maneira mais ampla, “artística” (COLQUHOUN, 2004, p.41).

Entrecruzando as falas de Burke (1999) e Colquhoun (2004), temos uma construção de visão clássica valorativa, que trará implicações teóricas ambivalentes para a arquitetura moderna.

Mas o que propunha Alberti e o que existiria na sua obra de tão inovador? Passando a analisar as propostas de Alberti e relacionando a Vitruvius, nos deparamos com dois problemas: primeiro seria a dificuldade de leitura de Vitruvius no período renascentista: e segundo, a valorização por parte de Alberti de outros tratados encontrados na Antigüidade; tratados que, segundo Alberti, ajudariam na arte da construção.

Em sua obra “De Re Aedificatoria”, Alberti enfatiza a sua convicção de homem humanista. Nasceu em Gênova e estudara na Universidade de Bolonha os principais nomes do mundo grego e romano. Pintor e arquiteto, é no âmbito da filosofia que Alberti se destacava. Tentava estabelecer um sentido anti-histórico reforçando a sua relação com a moderna cultura florentina que o cercava. Estabeleceu que o aparecimento da arte é um problema psicológico e não histórico.

A visão substitui a técnica. A vantagem de tal concepção está na eliminação do preceituário técnico, no contato entre a inteligência científica e a arte. A desvantagem reside na projeção, em arte, daquele racionalismo científico que deveria estar reservado apenas à crítica. (VENTURI, 1998, p. 91).

Quando Alberti escreveu o seu tratado de arquitetura em 1452, enfatizou a utilização da perspectiva nas construções de abóbadas, o gosto por plantas circulares. Em Alberti, a arte associada à ciência revela uma forma de conhecimento do homem e do sujeito. Ao mesmo tempo, porém esse conhecimento se legitima se for um conhecimento útil, e dirigido para toda a humanidade.

Como a arquitetura apresenta um caráter utilitário bem definido e a sua finalidade construtiva causa influência imediata na vida das pessoas, essa tomada de consciência provocou em Alberti um desejo de se dedicar de maneira integral ao seu projeto de edifício, que não se revesse de nenhuma “natura *naturata*”. Como Aristóteles já afirmara anteriormente, a arquitetura se afasta da mera cópia do mundo real e se insere no âmbito da construção e do artifício. Tanto que no nome do seu tratado, Alberti (1989) para se diferenciar de Vitrúvio, substituiu a palavra “arquitetura” por “edifício”, “*Re Aedificatoria*”.

Seu Tratado se desenvolve em duas etapas: 1443 – 1445 e 1447 – 1452. Os Livros I a V e o Livro X dedicam-se aos aspectos técnicos e funcionais das edificações; os Livros VI e IX dedicam-se à beleza e ao ornamento, embora no seu Tratado essas categorias nunca se separem. Utiliza uma divisão vitruviana em “*Firmitas*”, “*Commoditas*” e “*Vemustas*”. Já no prólogo, Alberti salienta que a arquitetura facilita a vida e ajuda a humanidade, situando-se como uma arte que está entre a necessidade e o deleite, a praticidade e o “gosto” no âmbito coletivo (dimensão pública) e individual. Outro ponto importante seria a separação entre arquiteto e artesão que ele define:

[...] com método seguro e perfeito saiba projetar racionalmente e realizar praticamente, através do deslocamento de pesos e mediante a reunião e a conjunção dos corpos, as obras que se adaptem do melhor modo possível às mais importantes necessidades humanas. Para tal fim, é necessário o domínio das mais altas disciplinas. (ARGAN, 1998, p. 117)

O trabalho de arquiteto exige um desenvolvimento de método e teoria, além de um grande arsenal prático. Alberti não transforma a arquitetura em uma prática apenas intelectual: essa dimensão se relaciona com o mundo da oficina, a fim de desenvolver um método direcionado à prática, sem deixar de levar em conta outros elementos como a parte econômica e as possibilidades humanas. Pela arquitetura, os campos da cultura e as diversas condições da natureza se entrelaçam, razão pela qual ele não esquece o seu aprendizado técnico de valorizar o tipo de solo propício, o manuseio de material, os critérios de seleção, entre outros fatores. Para Alberti não existe uma história, ou uma filosofia, beleza ou moral fora daquela que a própria materialização da obra edifica. A arquitetura é uma manipulação humana em todos os seus níveis, não podendo ser considerada autônoma, pois é utilizada pelo homem.

Esse posicionamento tratadista de Alberti é importante para estabelecer normas e sentidos nos séculos posteriores. Se no caso italiano existiria essa “aglomeração” de pensadores profícuos, como tais inovações seriam recebidas na Península Ibérica e particularmente em Portugal? Para esclarecer essa pergunta Francisco Falcon afirma que:

Em Portugal, o humanismo renascentista se manteve sempre em estado de permanente tensão em face da cultura medieval, tensão dialética entre a conservação e a eliminação de formas e valores. Continuidade e descontinuidade ou ruptura, um dilema que se tentou resolver por intermédio da superação, ou seja, eliminar conservando.
(FALCON, 2000, p. 205)

No caso português a leitura aristotélica mantém-se ligada aos escolásticos e a tradição tomista do pensamento medieval. Como bem observou Falcon, a presença do catolicismo, vitimado pela reforma protestante, desenvolve um bloqueio quase que natural a um avanço de uma visão humanista mais independente do pensamento escolástico. E retomando Falcon:

Afinal de contas, a cultura humanista, com suas indumentárias 'modernas' e inovadoras, era suspeita aos olhos da ortodoxia religiosa de conivência com a heresia, ou, pelo menos, de propiciar formas de pensamento demasiadamente livres e irreligiosos, as quais teriam sido responsáveis pela própria Reforma. (FALCON, 2000, p. 205).

Mesmo que apresentando características humanísticas, a literatura camoniana e toda a tradição de histórias de navegação e viagens inserem no Renascimento português um ineditismo no período. Esses relatos de viagem serão abordados em outra instância, já que, no período colonial e imperial brasileiro, viajantes de vários Estados europeus irão registrar em uma literatura de referência o olhar do estrangeiro e do viajante em espaços e terras alheios ao seu convívio e formação cultural.

Não encontramos, no caso português, um grande tratadista dos princípios arquitetônicos, como Alberti. A produção arquitetônica portuguesa apresentava uma mescla de elementos góticos clássicos com motivos ornamentais referentes ao imaginário naval.

A nova percepção humanista se pautava nos textos. A assimilação do saber era depurada pela ótica textual, dos antigos escritos latinos e gregos. Esse apego ao que fora escrito estimulou conhecimento e estudo dos tratadistas como Vitruvius e Alberti. Mantinham um distanciamento do valor prático e se amparavam nos valores eruditos pela leitura dos clássicos. Em Portugal, como em outras partes da Europa, o poder estava nos textos. *Novos livros, novos e melhores textos, novos autores, mas sempre encarados como autoridades, só que, agora, devidamente impressos em letra de fôrma. (FALCON, 2000, p.206).*

Se o humanismo português no século XVI não os libertou da rígida tradição religiosa, a partir do século XVII, com o Concílio de Trento e a Companhia de Jesus, o humanismo português de tímida expressão, cedeu lugar

a uma visão miscigenada com a tradição religiosa. É importante salientar que os jesuítas sistematizaram uma adaptação de métodos humanistas e visão naturalista com a tradição escolástica tão difundida em Portugal.

Seguindo o avanço do pensamento religioso, as universidades e colégios se transformaram em instituições para a permanência e o controle artístico, intelectual e estético, referendados no pensamento teológico com fissuras humanistas. Essa valorização dos textos que se iniciou na segunda metade do século XVI, enfrentou resistência em Portugal com vários livros proibidos. A censura confirmava a força e o poder religioso. Vários livros já haviam sido incluídos na lista da Inquisição desde 1540. Essa mescla de Inquisição, censura e Companhia de Jesus, ilhou o desenvolvimento cultural português, que, retraído pela Santa Sé, manteve bases estéticas mais simplificadas que em outras regiões europeias onde o humanismo foi mais presente e expressivo. As bases estéticas conservadoras e ortodoxas, sem dinamismo pela presença religiosa, permaneceram em Portugal até meados do século XVIII.

Em paralelo ao pensamento religioso português desenvolveu-se uma cultura em torno dos descobrimentos.

Na historiografia portuguesa, os Descobrimentos ocupam desde sempre uma posição privilegiada. Estudar-se o Portugal do Renascimento é estudar, na verdade, o Portugal dos Descobrimentos, essa grandeza imperial e fatídica que, no dizer de Fernando Pessoa, transformou a face do mundo. (FALCON, 2000, p.211).

Se o humanismo renascentista foi pautado nas letras, filosofias e artes de cunho erudito, a cultura do Descobrimento se estruturava em outro circuito mental. O conhecimento alcançado com as práticas marítimas estruturou o imaginário de navegadores, mercadores e exploradores. De um lado situava-se o texto, fonte do saber erudito da cultura renascentista, em mãos eclesásticas e de outro as observações e experiências que

a vivência no mar propiciou. O instrumento para consolidar o saber era a prática cotidiana no mar, diferentemente dos tratadistas e letrados.

Nesse âmbito, para a implantação da cultura portuguesa, duas esferas foram apresentadas. Uma de cunho erudito e religioso e outra rústica e prática (a sabedoria vinha no contato direto com o mar). Essa ambigüidade passava a residir nas raízes da cultura brasileira.

1.3 | A ESTRUTURAÇÃO DO SISTEMA COLONIAL PORTUGUÊS

Com o sucesso português nas investidas no Oriente, a conquista das terras do Atlântico Sul ficou adormecida. Sobre esse período Charles Boxer salienta:

Para nós é irrelevante saber se o Brasil foi descoberto acidental ou propositadamente pelos portugueses da frota de Pedro Álvares Cabral, numa viagem para Índia, em abril de 1500, mas a Terra de Vera Cruz, como foi batizada pelos descobridores, não demorou a se chamar Brasil devido a lucrativa madeira vermelha utilizada para tingir, assim chamada, que foi encontrada em quantidade razoável ao longo do litoral. O empenho no comércio com a Índia, no ouro da Guiné (Mina) e nas guerras com o Marrocos durante muitos anos, impediu a Coroa portuguesa de dedicar atenção à região recentemente descoberta, que não parecia possuir nada melhor além da madeira para tingir, papagaios, macacos e selvagens nus, dos mais primitivos. (BOXER, 2002, p. 98).

Não é intenção desse trabalho centrar-se nessa polêmica histórica, mas corroborar o posicionamento de Boxer, pela ausência de consenso, Boris Fausto procura ressaltar de maneira pertinente esse mesmo processo de conquista:

Desde o século XIX, discute-se se a chegada dos portugueses ao Brasil foi obra do acaso, sendo produzida pelas correntes marítimas, ou se já havia conhecimento

anterior do Novo Mundo e Cabral estava incumbindo de uma espécie de missão secreta que o levasse a tomar o rumo do ocidente. Tudo indica que a expedição de Cabral se destinava efetivamente as Índias. Isso não elimina a probabilidade de navegantes europeus, sobretudo portugueses, terem freqüentado a costa do Brasil antes de 1500. De qualquer forma, trata-se de uma controvérsia que hoje interessa pouco, pertencendo mais ao campo da curiosidade histórica do que à compreensão dos processos históricos (FAUSTO, 1997, p. 30).

Como marco inicial dessa tomada das terras brasileiras e com a implementação do aparato estatal de um capitalismo territorial salientado por Arrighi, o Brasil do século XVI, paulatinamente delineou um cenário ideal para a estruturação de um sistema ambíguo, incongruente, desorganizado, desdobrado em uma política colonial predatória e um sistema administrativo contraditório.

A história colonial brasileira pode ser dividida em três períodos sem uma datação muito precisa. O primeiro seria compreendido pelo contato português com as terras, assinalado com a chegada de Cabral até o Governo Geral em 1549. O segundo é um longo lapso de tempo entre a instalação do Governo Geral e as últimas décadas do século XVIII; e o terceiro vai dessa época à Independência, em 1822. (FAUSTO, 1997 p.41).

Considerando essa periodização, encontramos no primeiro período a tentativa de reconhecimento e posse da nova terra, sem apresentar um comércio expressivo. No segundo, após a incorporação do Governo Geral, a montagem e estruturação do sistema colonial. E no terceiro, a decadência do sistema colonial e a ascensão dos movimentos separatistas e de independência, entre as últimas décadas do século XVIII e as primeiras do século XIX.

As terras brasileiras, para o Estado Português não vislumbraram nenhuma fonte de riqueza. Os portugueses

na primeira metade do século XVI viam na conquista da rota para as Índias, um local bem mais promissor para gerar riquezas. Pensavam que o Brasil não passava de uma grande ilha habitada pelo exotismo.

A primeira riqueza extraída dessa terra exótica pelos portugueses foi o pau-brasil. Dessa árvore retiravam corantes e com a madeira resistente fabricavam navios e peças de uso doméstico como bancos, mesas ou cadeiras. Como essa madeira existia em farta quantidade ao longo da costa, os portugueses se fixaram na faixa litorânea nesse princípio de ocupação, estabelecendo nestas faixas de terras as primeiras feitorias. *O comércio de peles e madeiras com os índios, que se desenvolve durante o século XVI em toda a costa oriental do continente, é de reduzido alcance e não exige mais que o estabelecimento de precárias feitorias.* (FURTADO, 1961, p.15).

Após as três primeiras décadas, marcadas pelo esforço de garantir a posse da nova terra, a colonização começou a tomar forma. Como aconteceu em toda a América Latina, o Brasil viria a ser uma colônia cujo sentido básico seria o de fornecer ao comércio europeu gêneros alimentícios ou minérios de grande importância. (FAUSTO, 1997, p. 77).

A expedição de Martin Afonso de Sousa (1530-1533) tinha a intenção de patrulhar o litoral. Além desse objetivo a Coroa Portuguesa tomou uma nova atitude diante da situação em que se encontravam as terras brasileiras, essa criou um sistema não-hereditário de concessões de terras no litoral de São Vicente (SP). Essas terras concedidas seriam exploradas e ocupadas. Porém, no início da década de trinta do século XVI Dom João III implantou o sistema de Capitânicas Hereditárias.

Resolveu-se o problema com a criação das capitânicas hereditárias repetindo-se em larga escala o processo adotado anos antes na colonização dos Açores e da Madeira. Entregando à iniciativa privada a solução do caso, forrava-se a Coroa portuguesa do ônus, que dificilmente

A terra seria dividida em quinze partes, sendo entregue cada parte a um donatário. Os donatários eram colocados na condição de “possuidor” e não de “proprietário”. A eles não era permitido vender ou dividir a sua capitania. Só o rei poderia interferir na modificação espacial de uma capitania. Restava, então, aos donatários os poderes econômicos e administrativos. Dentre a composição dos poderes administrativos residia o poder sobre a justiça, e só o donatário teria a autoridade para a criação de vilas.

A empreitada da Metrópole portuguesa consistiu em estimular o desenvolvimento e manutenção de monoculturas de princípios “territorialistas”, incentivando o aparecimento de grandes propriedades, com um determinante: produzir em larga escala. Os portugueses retomaram – em plena Idade Moderna – uma prática em desuso até então, a produção com a mão-de-obra escrava.

Por outro lado, índios foram subjulgados. Os povos indígenas pertenciam a um outro tipo de tradição, incompreensível aos olhares ambiciosos e ávidos por riquezas dos portugueses. Os índios retiravam da natureza o mínimo para a sua subsistência e armazenavam energias para uma vida simbólica e ritual habitada por elementos míticos e completamente integrados a um conceito religioso cósmico materializado na natureza.

As tentativas de subordinação indígenas, no primeiro momento corresponderam à submissão via escravização rígida e em um segundo momento através da catequese dos religiosos, pertencentes à Companhia de Jesus. Esses índios, primeiramente, foram vistos como seres “inocentes” e sem “pecados”, aos olhos dos homens do século XVI e, posteriormente, assumiram características de “primitivos”, indolentes e insubordinados ao trabalho.

A partir do processo de conversão esses “selvagens” ficaram mais flexíveis para se adequarem ao sistema de produção dos colonizadores. Para o imaginário nativo o trabalho contínuo era inconcebível; como mencionado anteriormente, a energia física acumulada seria gasta em festividades e rituais.

Pautando-se, nesse embate, de como transformar as terras conquistadas em riquezas, os portugueses implementaram as bases de uma exploração colonial no Atlântico Sul. A montagem do Sistema Colonial seria o mecanismo encontrado pelos portugueses para defender as terras conquistadas e em um primeiro instante colonizar todo o litoral.

Das Capitanias Hereditárias, apenas duas obtiveram sucesso: ao norte a de Pernambuco, e ao sul, a de São Vicente. Os problemas agravaram-se ainda, pela ausência de recursos para a aplicação nas terras, os constantes ataques indígenas e a inexperiência administrativa de alguns donatários. *Em essência, mesmo em sua forma original. As capitanias representaram uma tentativa transitória e, ainda, tateante de colonização, com o objetivo de integrar a Colônia à economia mercantil europeia.* (FAUSTO, 1997, p.45)

Devido ao fracasso das atitudes administrativas de Portugal em relação ao Brasil, iniciou-se uma nova fase. A instituição do Governo Geral foi um passo importante que consolidou uma organização mais engenhosa por parte da Metrópole em relação à colônia. Nesse momento com a presença do Governador-Geral Tomé de Sousa, ficou implantada no Brasil uma nova administração, que se esforçou para centralizar o poder. Como demonstrou com a construção da cidade de São Salvador. Quando se aproxima da primeira metade do século XVI, já temos uma colonização estruturada.

Como a única riqueza era a superfície das terras, propriamente o solo, o sistema colonial se estrutura na agricultura e pecuária. De acordo com as condições, a

terra foi entregue aos moradores do Novo Mundo em “sesmarias”. A sesmaria consistia em uma doação de terras virgens relacionadas a um conjunto de regras jurídicas, no qual, ao sesmeiro caberia o pagamento do dízimo da Ordem de Cristo, que na realidade não passava de um simples imposto. As terras deveriam ser aproveitadas em prazos determinados (o sesmeiro tinha a obrigação de trabalhar a área em um período de cinco anos, além de pagar os tributos). Devido à extensão da terra não foi possível fiscalizar todas as Sesmarias, permitindo, em muitos casos, o não cumprimento das regras estabelecidas.

O interesse português em torno da produtividade e dos recursos de investimentos dos sesmeiros; interessavam-se pelos mais abastados, impondo-lhes uma fiscalização atenta por parte da Coroa, sendo que a posse apenas da terra de nada significava, o proprietário teria que nela investir. Ou seja, todo o investimento era de inteira responsabilidade do sesmeiro não havendo qualquer tipo de financiamento direto da Coroa Portuguesa ou dos donatários.

O sistema implantado se organizou baseado na grande propriedade voltada para o açúcar. As sesmarias foram importantes para o surgimento dos grandes latifúndios, alavancando a aparição de inúmeros engenhos e possibilitando a disposição de grandes áreas voltadas para a pecuária. Nesse momento o espaço para a pequena propriedade era extremamente restrito. Para a sustentação da grande propriedade, a força de trabalho se baseou no braço escravo negro e na domesticação indígena.

A pequena propriedade não encontrou terreno favorável para se desenvolver na economia da colônia. O trabalho livre de pequenos lavradores não podia concorrer na rude tarefa do desbravamento de uma terra ainda virgem e nas primitivas culturas e produções aqui adotadas com o grosseiro trabalho do escravo. (PRADO JÚNIOR, 1994, p.18).

É importante destacar que trabalhos historiográficos mais recentes, como o de Francisco Carlos Teixeira da Silva e Ciro Flamarion Cardoso, reavaliaram a proposta de Caio Prado Júnior. Para Francisco Carlos, a monocultura era das classes dominantes, e para Ciro Flamarion uma região periférica de pequenos proprietários se alojou ao redor do plantation, abastecendo o consumo interno da colônia. (FAUSTO, 1997). Essas duas propostas salientam a importância da pequena propriedade no cenário da economia litorânea. Com o poder dos latifúndios e a monocultura do açúcar, estruturou-se no Nordeste uma classe econômica forte que teve sua hegemonia abalada com as invasões francesas, holandesas e inglesas na primeira metade do século XVII. Os holandeses tomaram conta das estruturas comerciais nesse momento.

Como no desenvolvimento do capitalismo no norte da Itália, três séculos antes, tudo que os negociantes holandeses tiveram que fazer para se tornar líderes dos processos de acumulação de capital foi deixar-se levar pelo vento que estivesse soprando e (aprender) a manobrar suas velas de modo a tirar proveito dele, como disse Pirenne em sua já citada descrição metafórica da ascensão das novas "classes" capitalistas predominantes. Ainda segundo Pirenne, fazer isso com sucesso exigia coragem, espírito de iniciativa e ousadia. (ARRIGHI, 1996, p.136-137).

Essa quebra da produção pelas prerrogativas das invasões provocou, para Portugal, uma sucessão de prejuízos, desde a queda das vendas do açúcar, aos gastos constantes com as operações militares de defesa. Esses desgastes determinaram na segunda metade do século XVII uma queda na rentabilidade da colônia e os preços baixos do açúcar pela perda do monopólio.

Essas invasões colocaram um outro problema para Portugal. Não seria preciso apenas desenvolver uma política de defesa das terras, mas a própria ocupação. As áreas que pertenciam à Coroa Portuguesa eram vastas. As primeiras iniciativas ocuparam apenas parte do

litoral. Para as outras nações a terra desocupada não era reconhecida como de direito português. Como exemplo desta perspectiva, de como sistematizar a ocupação da terra é interessante observar a da região amazônica. Os portugueses tentaram estabelecer a ocupação do Norte em meados do século XVII, mas devido à crescente decadência econômica do período, essas terras, ficaram relegadas ao ostracismo até fins do século XVIII.

Que poderia Portugal esperar da extensa colônia sul-americana, que se empobrecia a cada dia, crescendo ao mesmo tempo seus gastos de manutenção? Era mais ou menos evidente que da agricultura tropical não se podia esperar outro milagre similar ao do açúcar. Iniciara-se uma intensa concorrência no mercado de produtos tropicais, apoiando-se os principais produtores – colônias francesas e inglesas – nos respectivos mercados metropolitanos. (FURTADO, 1961, p. 89).

O domínio e o controle colonial português de vastas áreas foi um grande problema entre os séculos XVI, XVII e XVIII. Com raras tentativas, o interior continuava completamente estranho; sua conquista foi retardada.

Nesse momento de decadência agrícola no litoral intensificou-se a corrida do ouro, as tentativas de desbravar e conhecer o interior, de buscar caminhos e recuperar o poder econômico da Metrópole. Vários paulistas já haviam entrado pelos sertões; porém faltavam-lhes conhecimento mais apurado e mais técnicas. O interesse e as investidas da Metrópole foram determinantes para a consolidação das conquistas. Pautando-se na carência econômica da colônia, as bandeiras no século XVII provocaram uma dinâmica e um desenvolvimento intenso nas Minas Gerais no século XVIII.

1.4 | O SUDESTE E A CONQUISTA DO INTERIOR

A ocupação da Capitania de São Vicente (São Paulo) como no resto do País, se deu pelo litoral. Desenvolviam a agricultura e em específico o cultivo da cana. Para a

implantação desse sistema produtivo ligado à produção do açúcar, alguns engenhos foram edificadas. Mas, em nenhum momento conseguiram o mesmo sucesso que o plantio da cana havia alcançado no Nordeste. Na região nordestina o solo era mais adequado para esse tipo de cultura, além da vantagem da proximidade maior com os portos europeus.

Outra diferença em relação a situação nordestina é que a Capitania de São Vicente atraiu um número maior de religiosos. O grande atrativo era a quantidade significativa de índios a serem catequizados. A região agrupou de um lado os jesuítas, e de outro, vários colonos. Esses missionários evangelizadores aliados aos colonos foram os grandes aventureiros a cruzarem a Serra do Mar. Recorreram a ajuda de alguns nativos e transpuseram a Serra seguindo as trilhas abertas pelos índios alcançando o planalto de Piratininga. Foi nesse planalto isolado do mar pela proteção natural da Serra, que José de Anchieta...

Aí chegando na véspera do Natal, encontrou o padre Manuel da Nóbrega, que o encarregou, assim como a doze outros missionários, todos chefiados pelo padre Manuel de Paiva, de fundar novo colégio nos campos de Piratininga. A 25 de janeiro de 1554, Paiva rezou a primeira missa, em tosca choupana construída pelos índios a qual serviria ao mesmo tempo de colégio, igreja, despensa e moradia. Estavam lançados, assim, os fundamentos da futura cidade de São Paulo. (PORCHAT, 1993, p.22).

Logo se estabeleceu um tipo de relação conhecido como mestiçagem. Para Luís Saia (1978) ocorreu uma mestiçagem de tudo: de pessoas, de alimentação, das linguagens, do aprendizado técnico erudito dos jesuítas, popular, militar e indígena. Sem nenhum produto rentável, já que a experiência com o açúcar fracassara, sem nenhum atrativo para a metrópole, a nascente sociedade paulista ficou entregue ao acaso. Porchat (1993) relata o exemplo de João Ramalho. Apesar de muitos mistérios sobre a sua pessoa, ele representa a origem da

família paulista, deixando vários descendentes mame-lucos. Praticou o comércio no litoral com os europeus, abastecia navios e ao mesmo tempo os protegia dos ataques indígenas. Mantinha uma relação amistosa com os índios exercendo influência em muitos deles.

A pequena vila de São Paulo, situada no topo de uma colina e protegida por um muro de pau a pique e taipa, iniciava uma outra história colonial distinta do litoral. A medida que o tempo passava novos vilarejos iam aparecendo. Por outro lado a cultura mestiça integrava cada vez mais as culturas e estabelecendo um novo estilo de vida. Os colonos se embrenharam cada vez mais no sertão, à procura de índios para escravizar ou em busca de pedras e metais preciosos. O cultivo do algodão e trigo e a procura de áreas para estas lavouras levaram esses colonizadores cada vez mais para o interior do país. A atividade desenvolvida com a pecuária encaminhou os paulistas até o Nordeste atingindo o vale do São Francisco.

Sem dúvida todo esse trânsito pelo sertão deixou uma marca importante para a história brasileira do século XVII, as Entradas e Bandeiras. As Entradas eram expedições organizadas principalmente pelo governo português. Seus roteiros visavam utilizar as vias fluviais e se direcionavam mais para o norte em busca de metais. As Bandeiras era uma ação dos próprios paulistas. Preferiam as trilhas terrestres e rumavam mais para o sul a caça de índios. Estas grandes expedições mesclavam colonos e índios cativos, que passavam meses pelo sertão em busca de índios, que seriam escravizados, acompanhados dos sonhos de encontrarem muitos metais e pedras preciosas. (PORCHAT, 1993). Essas Entradas e Bandeiras se direcionaram para várias regiões do Brasil, alternando aventura e interesses econômicos.

Na verdade, os paulistas não constituíram uma “raça especial”, mas um grupo de origem portuguesa ou mestiça que, por uma série de condições geográficas, sociais e culturais, se distinguiram de outros grupos. Sua cora-

gem e arrojo, ou o fato de que tenham contribuído para a extensão territorial do Brasil, estão fora de dúvida, mas o simples relato de suas façanhas mostra que eles não tinham nada a ver com a imagem de heróis civilizadores. (FAUSTO, 1997, p.96).

Como essas Entradas e Bandeiras se relacionam com a história de Minas Gerais? Podemos, de maneira sucinta, destacar os principais eventos para a ocupação de Minas Gerais. No ano de 1601, André de Leão partiu de São Paulo rumo ao Vale do Paraíba em busca de um mito indígena do *Sabarabuçu*, assim conhecido pelos paulistas, através da lenda do *Itabarabuçu* (Ita = pedra / barab = reluzente / uçu = grande), que significava uma grande pedra reluzente, também conhecida como serra das esmeraldas, montanha resplandecente ou sol da terra. (LEÃO, 1999). Essa lenda encantou os colonos e europeus que aqui chegavam. A região lendária se localizava entre os rios Doce e Jequitinhonha em Minas. Para outros, lenda se localizava nas nascentes do rio São Francisco. Por fim, inclui-se na região de Sabará cujo nome seria uma forma abreviada de *Sabarabuçu*. Com o passar do tempo a lenda foi se modificando, se transformou em uma montanha de prata, ao lado de uma lagoa dourada de *Vapabuçu* com o fundo cravado de esmeraldas (PORCHAT, 1993).

Apesar de fracassada a expedição de André Leão se aproximou do rio das Velhas. Em seguida, é desencadeada uma série de Entradas durante todo o século XVII. Assim, novas expedições foram se organizando e lentamente o Vale do Paraíba foi ocupado. (RIBAS, 2003). Devido às expedições contínuas na primeira metade do século XVII, duas localidades foram fundadas dentro do atual estado paulista: Taubaté e Guaratinguetá (LEÃO, 1999).

À medida que penetravam no sertão e se aproximavam da Serra da Mantiqueira os perigos se adensavam. Tanto a vegetação como o relevo dificultavam as ações. Sem esquecer do embate com os índios bravios

“Cataguases”. As investidas para o interior de Minas eram feitas por São Paulo através do Vale do Paraíba. A relação dos paulistas com os sertões era muito mais íntima.



Figura 2:
Guaratinguetá,
Jean Baptiste
Debret

Durante a segunda metade do século XVII, na procura de metais preciosos, vários aventureiros tentaram atingir o centro da Capitania de Minas Gerais. Iam pelo leste pelo atual Estado do Espírito Santo, vindos pela Bahia, ou pelo norte da capitania através do rio São Francisco. A investida de maior sucesso aconteceu quando um senhor de mais de sessenta anos chamado Fernão Dias Paes, organizou uma empreitada. Conferidos pelo governador os poderes de chefe de uma grande bandeira, partiu o velho sertanista para as Minas Gerais.

Acompanhado pelos seus dois filhos, um genro e um número considerável de escravos e índios. Partindo no ano 1654 de São Paulo. Passou por Guaratinguetá, atravessou a garganta do Embaú, e se estabeleceu de forma transitória em um sítio, onde mais tarde surgiria a cidade de Baependí (MG). Atingiu os rios Verde e Grande, chegou ao rio das Mortes, e fundou nas suas margens o arraial de Ibituruna, origem da pátria mineira, segundo Diogo de Vasconcelos. (SANTOS, 1972). O incansável bandeirante seguiu em direção ao rio Paraopeba, alcançando o rio das Velhas, fundando às margens do rio o arraial de São João do Sumidouro. (LEÃO, 1999).

Fianlmente, depois de vasculhar várias partes da Capitania de Minas Gerais, percebeu a degradação de sua

expedição, afetada por diversos motivos. Os constantes ataques de índios e de animais selvagens, picadas de mosquitos que provocavam febres e a escassez das reservas de suprimentos alimentos. O velho bandeirante, estabelecido no Sumidouro, solicitou socorro a São Paulo. Após quatro longos anos, o auxílio paulista finalmente chegou e a expedição foi reestruturada seguindo em direção as terras das esmeraldas na região da Serra de Itacambira encontrando a lagoa mencionada no mito de *Vapabuçu*. O grupo fatigado foi atingido por uma febre, que imobilizou quase todos os expedicionários. Adoentado, Fernão Dias Paes, tentou retornar para Sumidouro, falecendo no caminho, nas proximidades do seu arraial. Com a morte de Fernão Dias Paes, no ano de 1881, Garcia Rodrigues Paes

[...] segue para São Paulo, levando amostras dos diversos materiais encontrados. Ia ele fazendo melhorias ao longo daquele primitivo caminho, com o objetivo de permitir a passagem de animais de carga e de montaria, o que melhoraria as condições de vida da expedição, que até então só contava com suas próprias pernas. Enquanto isso, Borba Gato descobre ouro nas proximidades de seu sítio de Santo Antonio da Roça Grande. (LEÃO, 1999, p. 17).

Segundo Leão, Borba Gato, genro de Fernão Dias Paes foi quem descobriu o ouro na região. Entre todas as hipóteses, a sustentada por C. R. Boxer, *é de que o ouro foi encontrado simultaneamente em vários pontos da região que posteriormente se chamou Minas Gerais, por diferentes pessoas e grupos de paulistas nos anos entre 1693 e 1695. (DAVIDOFF, 1998, p.76).* O que também não invalida a descoberta de Manuel de Borba Gato, que fugiu do Sumidouro no ano de 1692, após cometer um assassinato. Escondendo-se nas proximidades do Rio das Velhas, encontrou ouro de aluvião em quantidades generosas. Mesmo Borba Gato mantendo segredo, provavelmente nos últimos anos do século XVII a notícia se espalhou em diferentes pontos da colônia.

A partir dessa empreitada pioneira, a região cada vez mais absorveu aventureiros de todas as espécies. O Caminho Velho do ouro foi descoberto mais pelo acaso do que por um planejamento prévio. Os novos aventureiros que exploravam a Capitania de Minas Gerais colhiam informações de toda natureza, na tentativa de descobrir novas vias que levassem as reservas de ouro. Buscavam referências geográficas com expedicionários e índios, na esperança de encontrar um eldorado. Toda essa movimentação provocou o surgimento de vários núcleos de povoação. Alguns, como Mariana, se dedicaram à extração do ouro, outros, como Congonhas do Campo possuía atividades diversificadas. Dedicavam-se mais à produção de alimentos, como suporte para os aventureiros que não paravam de chegar (LEÃO, 1999).

1.5 | O CICLO DO OURO

O ciclo mineiro provocou um considerável aquecimento do sistema colonial, se comparado ao período anterior, o ciclo do açúcar. A singularidade da exploração do ouro em Minas Gerais (nos leitos dos rios de forma aluvial) provocou não só um crescimento rápido da região, mas também uma migração por parte de portugueses que abandonaram a sua terra natal e chegaram ao Brasil em busca do seu “Eldorado”. Outro fator importante é que não foram só os portugueses que se deslocaram, houve também uma movimentação de migração dentro do próprio território brasileiro.

[...] mais tarde, já no séc. XVIII, intensificarão a colonização portuguesa na América do Sul e a levarão para o centro do continente. Mas é só. Os metais, que a imaginação escaldante dos primeiros exploradores pensava encontrar em qualquer território novo, esperança reforçada pelas prematuras descobertas castelhanas, não se revelaram tão disseminadas como se esperava. (PRADO JÚNIOR, 2000, p.13-14).

A descoberta do ouro e das pedras preciosas em Minas Gerais em fins do século XVII, gerou uma movimentação quase que anárquica nas regiões de mineração. A primeira providência foi a de regularizar a aquisição das terras. O Rei de Portugal era o dono de tudo, só ele poderia estabelecer as regras. A Metrópole organizou todo um aparato estatal com instituições policiais, jurídicas e monetárias na região. Instituiu para a arrecadação do quinto uma estrutura fiscal distrital que envolvia oficiais, escrivão, tesoureiro e guarda-mor. Saint-Hilaire narra uma fiscalização em um registro, tempos depois desse período inicial:

Chegamos à margem esquerda do registro, apresentamos nossos passaportes ao comandante do registro, que nos recebeu com polidez. Examinam-se os passaportes no registro do Paraibuna com mais severidade do que nas margens do Paraíba, e para se certificarem de que os que vêm da Província de Minas Gerais não trazem consigo ouro em pó ou diamantes, revistam-se as bagagens e malas, que já o tinham sido mais além, no lugar denominado Rocinha de Simão Pereira. Paga-se 640 réis (4 Fr.) pelo visto de cada passaporte; paga-se, além disso, pela passagem dos rios, 460 réis (pouco menos de 3 Fr.) por burro, e 250 réis (1 Fr., 60 c. aprox.) por indivíduo livre ou escravo. (SAINT-HILAIRE, 2000, p.48).

O contingente cada vez maior de mineiros e o papel quase que exclusivo da mineração, tornava a vida dura e cara. A necessidade ampliar a oferta de alimentos e incentivar a lavoura de subsistência implicou no surgimento no início do século XVIII de alguns arraiais voltados para a lavoura, como Cachoeiro do Campo e São Bartolomeu nas proximidades de Vila Rica. No decorrer dos anos iniciais do século XVIII Minas recebeu correntes migratórias que se espalharam por Santa Bárbara, São João del-Rei, Serro, Arraial do Tejuco, entre outras localidades. Formando uma área densamente povoada, surgiram municipalidades, com uma vida social, econômica, política e cultural no mínimo peculiar

no contexto da colônia, instigando vários estudos sobre a região.

A sugestão do cenário – a economia do ouro – veio com a leitura de Caio Prado Jr., que associa o aumento da camada intermediária colonial à evolução “por arrancos, por ciclos, em que se alternam, no tempo e no espaço, prosperidade e ruína”, e que, sendo característica na história econômica da colônia, teria atingido sua dimensão mais catastrófica e profunda nos distritos da mineração. O ouro dominou todo o nosso século XVIII, lançado raízes no século XVII e apresentando ecos ainda no século XX. Tratava-se, portanto, de um largo espaço de tempo, o que impunha de imediato o problema da periodização. (MELLO e SOUZA, 1986, p.16).

As idéias de Laura de Mello e Souza e sua referência ao pensamento de Caio Prado Jr. só corroboram a importância dos ciclos e do “sentido da colonização” estabelecidos pelo autor. Viajantes que passaram pelas Minas Gerais nas primeiras décadas do século XIX, encontraram aspectos muito parecidos com aqueles de meados do século XVIII. Só com um novo ciclo, o advento do café, em meados do século XIX é que essa situação viria a mudar.

No ano de 1711 com o governo da capitania nas mãos de Antônio Albuquerque, foram introduzidas as primeiras municipalidades. Os antigos arraiais de Ribeirão do Carmo, Sabará e Tripuí (nome primitivo da atual cidade de Ouro Preto) passaram à categoria de vilas e os arraiais passaram a se chamar Vila de Nossa Senhora do Carmo, Vila Real de Nossa Senhora da Conceição e Vila Rica. (SANTOS, 1972). Essa municipalidade permitiu o surgimento de um governo local. Em todo o período colonial só Mariana recebeu o título de cidade (no ano de 1745), atribuído ao fato de que a ela era a sede do bispado, o que forçava a instituição desse título.



Figura 3:
Mulas transportando
carvão,
Jean Baptiste
Debret

É importante salientar que a cidade detinha poderes e privilégios maiores que os arraiais e vilas.

O quadro apresentado por Minas Gerais é um dos mais delicados do período colonial. As estruturas econômicas, sociais e políticas apresentam especificidades. Como observa Celso Furtado (1961), a extração do ouro em Minas desencadeou uma grande onda migratória portuguesa. O escravo não formava o grosso da população. O sistema de trabalho mineratório dava ao escravo um tempo livre, possibilitando um maior contato com o meio social. Um escravo trabalhando por conta própria, pagando determinada porcentagem do que ganhava para o seu dono, conseguia em alguns casos comprar a própria liberdade.

Essa tessitura social estruturou uma sociedade mais diversa no contexto cultural do período colonial. A vinda constante de portugueses permitia um contato maior com produções artísticas oriundas da Europa, direcionando a região a um tipo de desenvolvimento artístico generoso. A experiência das vilas e da urbanidade propiciou um novo estilo de vida.

Em “Desclassificados do ouro”, Laura de Mello e Souza descreve duas festas barrocas: uma em 1733, do *Triunfo*

Eucarístico, e a outra em 1748, do *Áureo Trono Episcopal*, que celebra a criação do Bispado de Mariana. Só uma sociedade rica e opulenta poderia permitir e produzir tamanhos feitos, como a própria autora menciona:

Tudo leva a crer ter sido esse o momento em que se encerrou o apogeu e começou lentamente, a decadência, que os anos 70 presenciaram já evidente e palpável. As duas festas barrocas serviriam, assim, para periodizar o período áureo das Minas, constituindo uma e outra, dois grandes monumentos ao luxo e a ostentação. (MELLO E SOUZA, 1986, p. 23).

A possibilidade de tal “fausto” estava intrinsecamente ligada à estrutura da capitania mineira, desde o tipo de propriedade rural em menor escala se comparado aos latifúndios de cana-de-açúcar, o tipo de trabalho nas minas e o uso de tecnologias no trabalho, a constituição urbana, da renda e da estruturação monetária, a presença de um gerenciamento local e um Estado metropolitano mais cauteloso. Para a mineração o que contava era o tipo de trabalho e suas especificidades, e não, uma posse de uma grande propriedade. Os proprietários possuíam poucos escravos, se comparados com os números no Nordeste. Em média, nas Minas Gerais, cada proprietário possuía cinco escravos, e os que detinham mais, tinham dez escravos. Nos latifúndios do litoral nordestino, um proprietário possuía centenas deles. As estruturas econômicas e sociais mineiras foram mais diversificadas quando confrontadas com outras regiões no mesmo período colonial. Toda essa estrutura e realidade nova nos são dadas por João Antônio de Paula:

Há, no fundamental, em Minas Gerais uma fluidez social que, sem significar rompimento com a estratificação, permitia interação e transgressão, conflitos, disputas, permissividade e a alteridade de costumes e práticas que já não são as de uma sociedade tipicamente estamental e patriarcal. (PAULA, 2000, p.107).

Acompanhando essas estruturas sociais de proprietários, escravos livres e camadas de homens livres pobres, percebe-se na capitania uma ocupação heterogênea, com nítidas tendências ao desenvolvimento urbano, sendo a região das Minas Gerais a mais urbanizada e povoada do Brasil nos séculos XVIII e XIX (PAULA, 2000). Esse ineditismo econômico na região mineira instituiu a presença do Estado português para o controle do ouro, aparelhados com poderes militares, sistemas de impostos e fiscalização em vários pontos da capitania. O ouro propiciou um esplendor barroco nas Gerais, ainda, não visto na colônia, construindo todo um imaginário “mineiro”, respaldado na grandiosidade do período colonial em termos socioeconômicos, políticos e culturais.

1.6 | O CAMINHO NOVO

O Rio de Janeiro permanecia isolado em relação ao interior pela Serra do Mar. Suas atividades comerciais eram exclusiva feitas pelo litoral. Devido às condições geográficas do Rio de Janeiro, separado das áreas mineadoras por um conjunto montanhoso intransponível até aquele momento, proporcionou a cidade de Parati (RJ) um papel decisivo. Apropriando-se das várias trilhas anteriormente criadas pelos índios goianases, ficou acessível chegar ao Vale do Paraíba, precisamente a Taubaté. Parati ocupava uma posição estratégica entre o mar e as montanhas com vias de acesso para o interior. A cidade se transformou em um entreposto comercial importante, estabelecendo um eixo de ligação entre as áreas de extração e o Rio de Janeiro. Esse caminho ficou conhecido como “caminho do ouro”.

O ouro da casa de fundição de Taubaté ganha a costa em Parati, e segue por mar até o Rio de Janeiro. No pequeno porto de Parati cria-se um registro, verdadeiro posto de alfândega, em que se verifica se os portadores de ouro estão quites com o fisco e onde se cobram direitos de entrada sobre as mercadorias e os escravos destinados às minas. (LATIE, 1939, p.57).

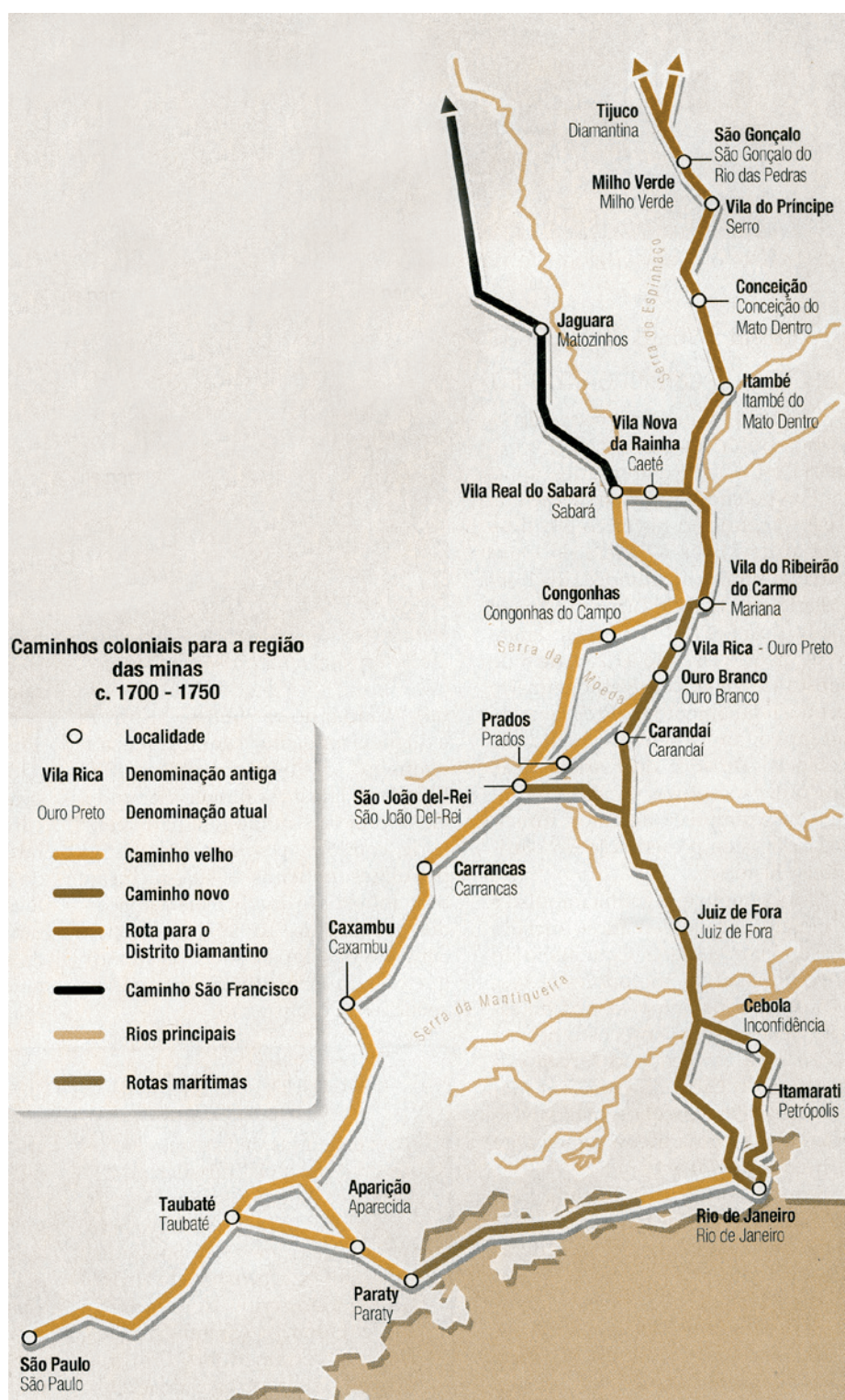


Figura 4:
Caminho Velho e
Estrada Real

Com o aumento crescente da exploração dessas áreas mineiras, a Corte Portuguesa estabeleceu a necessidade de criar um novo caminho que pudesse escoar o ouro de maneira mais rápida até a cidade do Rio de Janeiro. Saindo de Minas até atingir Parati, eram gastos de setenta a noventa dias (LEÃO, 1999). Era necessário um caminho mais próximo da cidade do Rio de Janeiro. O núcleo minerador de Minas era um ponto, a cidade do Rio de Janeiro outro, e entre os dois as terras proibidas dos sertões do lesse. Quando Arthur de Sá Meneses foi nomeado dirigente das capitânicas do sul pela Corte Portuguesa, a sua primeira providência foi abrir essa nova picada, logo chamada de Caminho Novo. Como a Corte Portuguesa não dispunha de dinheiro para investir na abertura desse caminho, Garcia Rodrigues Paes financiou a própria tarefa rumo ao desconhecido. Porém, como esclarece Flávio Leão:

Haveria ele de custear toda a empreitada, já que os portugueses negaram-lhe ajuda. Autorizado pelo governador, inicia o trabalho. Como recompensa poderia cobrar pedágios, receberia sesmarias ao longo do novo caminho, onde poderia plantar roças e ali vender seus produtos, além de ter exclusividade na exploração da travessia do Rio Paraíba, através de balsas [...] o Caminho Novo foi projetado, mais ou menos no sentido norte-sul, sabendo-se que sua função seria ligar o Rio de Janeiro à região das Minas [...]. (LEÃO, 1999, p. 19).

Um dos maiores memorialistas nacionais, o escritor mineiro, nascido em Juiz de Fora, Pedro Nava, começa o seu livro “Baú de ossos” mencionando o Caminho Novo e a sua significância para o imaginário mineiro.

Eu sou um pobre homem do Caminho Novo das Minas dos Matos Gerais. Se não exatamente da picada de Garcia Rodrigues, ao menos da variante aberta pelo velho Halfeld e que, na sua travessia pelo arraial do Paraibuna, tomou o nome de Rua Principal e ficou sendo depois a Rua Direita da Cidade de Juiz de Fora. (NAVA, 1974, p.13).

E o próprio Nava continua a nos fornecer dados sobre o Caminho Novo, num fluxo de memória do autor que mistura reminiscências pessoais a História. Imbuído de linguagem literária, o autor fornece dados históricos coerentes com as obras de Mercadante (1973), Vasconcelos (1974) e Bastos (1974). *Salvo um ou outro parente fixa o [...] uns saíram destas fronteiras, desceram nosso Caminho Novo, foram pingando na Barbacena, no Chapéu d’Uvas, no Santo Antônio da Boiada, no Registro de Matias Barbosa, no Simão Pereira, na Serraria.* (NAVA, 1974, p.103).

Quando o autor narra que “foram pingando”, apropria-se de forma metafórica do “pingar”, para relacionar aqueles que foram parando ou transitando pelos arraiais ao longo do caminho novo. O ponto de partida foi Borba do Campo (nas proximidades de Barbacena), e as outras localidades apareceram seqüenciadas nas lembranças do autor.

Minha gente pensou no nosso Caminho Novo desde o primeiro dia em que ele foi pensado. Nele pisou, ao primeiro mato arrancado, descobrindo chão para ser andado. Porque existia em potencial, na idéia e na bota de sete léguas de Garcia Rodrigues Paes. Em 1698 e 1699, ele subia e descia escarpas cogitando como melhorar aquelas passagens da Mantiqueira. (NAVA, 1974, p.122).



Figura 5:
Vista da Estrada
através da Serra da
Estrela em direção
às Minas.

Mas por que Garcia Rodrigues Paes encantara tanto Nava? Porque foi o grande sertanista a conceber a picada que mais tarde se transformou no Caminho Novo dos Campos Gerais. O Guarda-mor Geral das Minas e o Alcaide-mor da Bahia (BASTOS, 2004), Garcia Paes promoveu expedições audaciosas pela Serra da Mantiqueira atingindo as “áreas proibidas dos sertões do lesse”. Mas como chegaram às “áreas proibidas”? Que caminhos percorreram até chegar às principais fontes e ligar a região central da mineração com o Rio de Janeiro? Historiadores da região esultaram essas ações: Bastos (2004), Castello Branco (1988), Garden (1942). Segundo C. Garden (pseudônimo para Conceição Jardim), o evento se transcorreu desta maneira:

Para toda essa mocidade, será talvez, surpresa saber que Barbacena foi, bem no início uma cidade de índios “puris”, fundada por jesuítas por ocasião das primeiras passagens dos bandeirantes paulistas – os lendários bandeirantes que rasgavam estradas e nas brenhas selvagens, ferindo-se nos espinhos ocultos das nossas moitas ramosas, dormindo ao relento em noites frígidas, atormentados por insetos irritantes e venenosos, ameaçados por víboras peçonhentas e animais perigosos. (GARDEN, 1942, p.12).



Figura 6:
Caminhos fluviais
para as Minas.
Navegando no Rio
Doce.

A escrita beira o literário, flertando com o ato de bravura dos conquistadores. Oswaldo Henrique Castello Branco (1988), historicizando a trajetória da fundação de João Gomes, depois da conquista do Caminho Novo, cita Augusto de Lima Júnior e uma passagem do livro “A Capitania das Minas Gerais”, onde a visão historiográfica verifica a apropriação das terras como um ato de bravura, e não contingências econômicas impulsionando os atos de exploração.

Valorosos e rudes, dispostos a enfrentar os mais rudes perigos, a arrastando as doenças e a morte, pela aspereza dos climas e pela maldade alheia dispondo de poucos haveres, que mal lhes dava para obter o transporte na longa e perigosa travessia marítima: varando as distâncias selvagens entre o porto do mar e a terra das minas de ouro, através de caudalosos rios, sertões pestilentos e alcantiladas serras, sonhando com a riqueza que havia de ser obtida, custasse o que custasse; homens de matar e de morrer espumando ódios na batalha tremenda da aventura mineira; entretanto, eram todo ternura e humildade ao contemplarem os pequenos vultos de dois palmos da Virgem Maria ou dos santos oragos da terra natal, conduzidos em seus surrões de peregrinos. Na travessia marítima ou nas marchas desabrigadas das longas picadas, era diante dessas efigies que umedeciam os velhos olhos duros desses homens pedindo a proteção celestial para que pudessem vencer nesse mundo, ou lhes fosse, ao menos, concedida a salvação eterna. Mal começavam a prosperar, sem demora, surgia a capelinha de taipa em cujo altar se firmava a estátua que reproduzia o padroeiro da vila ou aldeia distante de Portugal.” (CASTELLO BRANCO, 1988, p.21).

Também em Wilson de Lima Bastos encontramos passagens sobre a relação do homem com o meio, como esse meio estava sendo observado e quais implicações trariam para os Sertões do Lesse.

[...] partia de Taubaté o Coronel Salvador Fernandes Furtado, acompanhado do Capitão Manoel Garcia Velho. Dirigiam-se para o Rio Doce, a chamada “Casa do Casca”, à procura de índios. Até aqui as expedições não fizeram povoados, pois que apenas pesquisavam, fazendo reconhecimento de locais e regiões por onde passavam. Suas observações e roteiros, porém, facilitaram a futura penetração nos Sertões do Lesse, conquanto muitas notícias se tenham perdido. (BASTOS, 2004, p.19).

Depois de aberta a picada, os setenta a noventa dias do caminho velho, seriam reduzidos para vinte e cinco dias pelo Caminho Novo (LEÃO, 1999). Esse caminho foi se oficializando com construções de barreiras, núcleos de fiscalização e locais para a cobrança de impostos. Viajantes e suas bagagens eram vistoriados sempre que passavam pelo caminho. No ano de 1725, quando as obras foram concluídas, estava pronta a “Estrada Real de Vila Rica”. Muitos desdobramentos serão realizados posteriormente a partir do caminho de Garcia Rodrigues Paes e como bem define Diogo Vasconcelos:

[...] o que não devemos deixar de admirar é o zelo de alguns homens realmente extraordinários, como foi Garcia Rodrigues, e também o Coronel Domingues Rodrigues da Fonseca. A eles devemos o caminho do Rio de Janeiro a Minas, e com tal arte traçado, que a Estrada de Ferro Central assentou-se quase que toda por ele acima até Barbacena. (VASCONCELOS, 1974, p.223).

Essa renovação, enfatizada por Diogo Vasconcelos, reforça a importância desse Caminho Novo para a história de Minas, Capitania que como a primavera, título desse capítulo, floresceu em meio a conflitos e choques de interesses coloniais. A picada de Garcia Rodrigues ficou como uma veia, um sulco no sentido norte-sul, para ser percorrido no século XIX. Com a decadência do ouro esse caminho foi reutilizado pela empresa moderna do maquinário ferroviário. Os trilhos, bem como as locomotivas rasgaram novamente o sertão com os ventos do progresso material industrial. Os antigos povoados se

transformaram em cidades. O lombo do burro, o carro de boi passaram a conviver com um sistema mais moderno de transporte, no meio do caminho várias estações se materializaram, trocando informações, levando o principal produto da região: o café. Pedro Nava relata de maneira sucinta estas transformações:



Figura 7:
Trapeiros de Minas,
Jean Baptiste
Debret.

Bandeirante, sertanista, mateiro e andeiro de gênio, foi Garcia quem inventou o caminho inevitável, escolhendo as escarpas, os vales, as lombadas, os varadouros, as gargantas e os rodejos a que não – puderam fugir a Estrada de Ferro de D. Pedro II, nem a União e Indústria de Mariano Procópio, nem a BR-3 de Nono Kubistschek. Salvo pequenas variantes – todas rodam onde bateram o calcanhar de Garcia e o tacão de Fonseca Leme. O Caminho Novo das Minas, além de caminho comercial, econômico, estratégico e político é a estrada violenta e dolorosa do ouro, do quinto, da capitação, dos registros, do fisco, dos moedeiros falsos, dos cunhadores ilegais, dos contrabandistas que passavam ouro engolido, enfiado no rabo, incrustado na pele e enchendo os santos-de-pau-oco; a estrada social e gregária da testada das sesmarias, das vendas, dos sítios, das roças que fixaram no solo seus primeiros proprietários. (NAVA, 1974, p.123).

E diante de tantas contradições como as descritas acima, e considerando o poema de Verlaine que abre esse capítulo, Minas e o Caminho Novo são como diz o poeta “seiva que aflora e flor que cresce”, o ouro que aflorou, cresceu como flor e transformou o lugar e a paisagem. Continuando com o poeta, “a tua infância é uma alameda”, que, cruzado com Nava, podemos pensar o Caminho Novo como uma alameda, de trânsito, palco e cenário de contingência econômica e social e finalizando o poema com o “céu indeciso”, podemos, em termos metafóricos pensar no rumo do Caminho Novo e das Minas Gerais, com o esgotamento e decadência do ouro do mitológico *Sabarabucu*.



2 | Verão e claridade

*Assim começa o verão: as moscas zumbem
e as pedras resplandecem
e os rumores do mundo nos perseguem
sob a forma de dunas e miragens.*

*E sucede que, ao cair da noite,
o dia se converte no intocável
seio nu, rival do sol extinto.
E as cigarras cantam. E os trens passam.*

*A vida, abelha sem mel, zumba na claridade.
E as moscas importunam os corpos
embalsamados pelo verão.
E nas matas crepitam os primeiros incêndios.*

“O começo do verão” – Ledo Ivo

Quando no ano de 1844, o instigante pintor romântico inglês Joseph Mallord William Turner (1775-1851), mais conhecido pelas suas paisagens luminosas e pelo domínio da cor e dos tons, apresentou a pintura “Chuva, vapor e velocidade – The Great Wessern Railway”, ele não estava apenas fornecendo ao mundo das artes mais uma das suas fabulosas criações. A obra anunciava e/ou confirmava o triunfo da tecnologia e do maquinismo, que se contrapunham à velha lógica do mundo rural. A locomotiva, como um relevo, com muita determinação rompia a atmosfera nebulosa de tons cinzentos e amarelos iluminados. Aos poucos o projeto de modernidade se consolidava, com as projeções da velocidade e da tecnologia. Essa experiência seria bem definida por Denise Sant’Anna.



Figura 9:
Chuva, vapor e
velocidade - The-
great Wessern
Railway. 1844.
J.M.W. Turner.

Os passageiros dos primeiros trens logo perceberam o quanto a velocidade dotava a natureza de dinamismo e mobilidade. Através das janelas dos “wagons” eles apreciavam a palpitação de um novo mundo: montanhas e campos tomavam a forma de figuras moles e escorregadias, sugerindo imagens surrealistas; durante a noite, coroada pela luz do luar, a natureza parecia totalmente

desperta. As árvores ganhavam silhuetas de divindades em ação, assemelhando-se a gigantes numa batalha, ora se aglutinando, ora se dissipando feito fumaça, enquanto cada veículo passava por elas como o brilho de vaga-lumes. (SANT'ANNA, 2001, p.13).

Dentre todas as imagens que marcaram a modernidade o trem, a locomotiva *quente e voraz, composto por músculos de ferro, habita inúmeros romances e poemas do século XIX.* (SANT'ANNA, 2001, p. 13). Mas não seria apenas nos textos, o imaginário iria existir no âmbito da pintura, e também (dos tão modernos quanto a locomotiva) processos fotográficos e cinematográficos. Quando, no dia 28 de dezembro de 1895, em Paris foi exibida “A chegada de um trem na estação de Ciotat”, dos irmãos Lumière, causou espanto *a vista de um trem chegando na estação, filmada de tal forma que a locomotiva vinha vindo de longe e enchia a tela, como se fosse se projetar sobre a platéia. O público levou um susto, de tão real que a locomotiva parecia.* (BERNADET, 2000, p.12).

Não seria só na apreensão estética do mundo das artes que a locomotiva encantaria, mas também, em torno de toda a cultura do maquinismo, tão significativa para o século XIX. A indústria cada vez mais tomava conta da construção da realidade, com os trilhos rasgando os campos, unindo áreas de extração de matérias primas, transportando materiais, ligando cidades e, por fim, proporcionando às pessoas experimentarem a velocidade, que deslizava nos trilhos com a elegância articulada pela cultura tecnológica.

É claro que se a cultura tecnológica encantava a uns, era também olhada com desconfiança e até com certo distanciamento por outros. Um exemplo dessa crítica seria feita pelos membros do *Arts and Crafts Movement*, ou Movimento de Artes e Ofícios, na segunda metade do século XIX. Para Gombrich, o *Arts and Crafts Movement* foi fundamental para desenvolver a crítica a cultura do maquinismo. Diz o autor:

Na Inglaterra, em particular, críticos e artistas lamentavam o declínio geral do artesanato causado pela Revolução Industrial e detestavam a própria visão dessas imitações baratas e pretensiosas, produzidas por máquinas, de ornamentos que outrora haviam possuído um significado e uma nobreza próprios. Homens como John Ruskin e William Morris sonhavam com uma reforma completa das artes e ofícios, e a substituição da medíocre produção em massa por um artesanato consciencioso e significativo. (GOMBRICH, 1988, p.425-426).

As críticas articuladas pelos ingleses vão surtir uma significativa influência, principalmente na concepção do *design*. Porém, a propaganda em favor da produção artesanal como nas corporações medievais seria um luxo, dentro das condições de produção da modernidade. No século XIX a reprodução em série, pela máquina ganhava de forma acelerada mais espaço. A cultura de velocidade era instituída. O trem com a velocidade, alterava a percepção sobre tempo/ deslocamento/ mobilidade. O processo fotográfico, com o registro mecânico e instantâneo, instala a noção de velocidade na arte, no que se refere ao registro de imagens. Até os pintores impressionistas se influenciaram pelo transitório, pela velocidade da luz. Procuravam captar a luz mutável e efêmera envolvendo objetos, paisagens e construções. Mas se até agora foi descrita a modernidade enquanto a alteração da percepção promovida pela máquina e pela velocidade, qual seria o significado da palavra modernidade?

Segundo Teixeira Coelho, *a modernidade é a reflexão sobre o fato*. (COELHO NETTO, 1995, p.17), como uma tentativa de conhecimento sobre um fato, ou o encadernamento de vários fatos em um processo de descoberta e ação. *A modernidade, sim, poderia ser a consciência que uma época tem de si mesma*. (COELHO NETTO, 1995, p.17).

No centro dessa percepção e consciência da modernidade estaria a figura do francês Charles Baudelaire.

Entre tantos arautos da modernidade, a consciência de sua época encontrada nos escritos de Baudelaire, é extremamente significativa. O autor se coloca como o grande observador desta realidade nova e consciente. Absorveu ao máximo as transformações da realidade. Para ele o artista-herói e *flâneur* bebia uma seiva, o seu extrato era extraído da realidade. Para a sua personagem G:

A multidão é seu universo, como o ar é o dos pássaros, como a água, o dos peixes. Sua paixão e profissão é desposar a multidão. Para o perfeito “flâneur”, para o observador apaixonado, é um imenso jubilo fixar residência no numeroso, no ondulante, no movimento, no fugidio e no infinito [...] o observador é um príncipe que frui por toda parte do fato de estar incógnito. (BAUDELAIRE, 1988, p.170).

Essa ação do observador, do *flâneur*, será para Baudelaire a ação do homem consciente desta modernidade, que percebe o transitório na sua própria condição de um fragmento de eternidade. Esse ato efêmero e transitório será a meta da arte, *a Modernidade é o transitório, o efêmero, o contingente, é a metade da arte, sendo a outra metade o eterno e o imutável. (BAUDELAIRE, 1988, p.174).*

A beleza seria feita de fugacidade, como a velocidade da locomotiva, e as imagens do observador de dentro dos *wagons*, ou se perdendo na vida, nas cidades, na sua condição de *flâneur*.

[...] contempla as paisagens da cidade grande, paisagens de pedra acariciadas pela bruma ou fustigadas pelos sopros do sol. Admira as belas carruagens, os garbosos cavalos, à limpeza reluzente dos lacaios, a destreza dos criados, o andar das mulheres ondulosas, as belas crianças, felizes por viverem e estarem bem vestidas; resumindo, a vida universal. Se uma moda, um corte de vestuário foi levemente transformado, se os laços de fita e os cachos foram destronados pelas rosetas, se a mantilha se ampliou e o

coque desceu um pouquinho na nuca, se a cintura foi erguida e a saia alargada, acreditem que a uma distância enorme seu olhar de águia já adivinhou. (BAUDELAIRE, 1988, p.171-173).

Esse “olhar de águia” do *flâneur*, para Walter Benjamin (2000), não seria nem o auto-retrato de Baudelaire, mas sim um estado de perda e devaneio evidenciado pelo “prazer de olhar”, como um intento constante de curioso decifrador. Benjamin percebe que a Modernidade de Baudelaire é característica de uma época, *caracteriza simultaneamente a força que age nesta época. (BENJAMIN, 2000, p.17)*. Nesse “ato do perceber”, no “prazer do olhar”, o “*flâneur*”, de Baudelaire não seria um observador passivo, que se consome na multidão concentrado nos seus pensamentos, dilemas ou preocupações, mas sim aquele, sempre em alerta.

Assim ele vai, corre, procura. O quê? Certamente esse homem, tal como o descrevi, esse solitário dotado de uma imaginação ativa, sempre viajando através do grande deserto de homens, tem um objetivo mais elevado do que a de um simples “flâneur”, um objetivo mais geral, diverso do prazer efêmero da circunstância. Ele busca esse algo, ao qual se permitirá chamar de Modernidade. (BAUDELAIRE, 1988, p.173).

E logo dentro do contexto da modernidade, aparecem os mais atentos observadores dos elementos, que visualizavam e apreendiam o presente transformado e em constante transformação. Um bom exemplo seria a pintura de Monet “A Estação de St. Lazare em Paris” (1877). Enquanto tessemunha do que via, o pintor não se detinha no movimento das pessoas, mas sim no seu encantamento com as estruturas de ferro da estação, da transparência do vidro na parte superior do telhado. Na luz que esse vidro filtrava e transpunha. Na fumaça que envolvia: locomotivas, trilhos, carruagens e algumas pessoas. O olhar de Monet e a sua pintura retrataram a vida cotidiana na cidade e no espaço pictórico fixava um momento, um fragmento da Modernidade.



Figura 10:
A estação de
St. Lázare em
Paris, 1877. Claude
Monet.

Percebemos então, que a modernidade em Baudelaire se desenvolve pelo filtro do olhar. Porém, o conceito de Modernidade é complexo, e são encontradas muitas posições conceituais que não cabem ao corpo desse trabalho. O interesse maior recai na modernidade como aquela que se transforma continuamente pelo processo tecnológico. E também não é intenção desse trabalho tecer noções conceituais sobre o “moderno” ou o “modernismo”.

Retomando a noção conceitual de Teixeira Coelho (1995), ele coloca também que existe um “projeto de modernidade” que desenvolveu entre os séculos XVIII, XIX e XX. O início estaria na distinção entre ciência, arte e moral e, posteriormente, leis e política. Essa autonomia estaria ligada ao distanciamento entre a religião e a ciência, firmado pelos iluministas do século XVIII. Separados em campos distintos, o pensamento existiria em uma esfera independente da fé, a verdade científica em outra, bem como a moral e as artes. É nesse momento que surge o conceito de autonomia da arte.

Teixeira Coelho (1995) vai mais além. Para o autor é nesse momento que o pensamento se especializa. O conhecimento universal contido em um só homem se

fragmenta à medida que avança o século XIX. Perde-se a idéia de totalidade do conhecimento. Essa especialização propiciou a criação de um conhecimento restrito aos iniciados e especialistas em um determinado assunto.

“O projeto da modernidade” é lançado no século XVIII e firma-se ao longo do XIX – marcado nesse, por processos como o da Revolução Industrial, de um novo pensamento sobre o social (como o de Karl Marx) e o dos passos iniciais da psicanálise, para ficar nos mais evidentes. (NETTO, 1995, p.25).

Então o conceito de modernidade é histórico-filosófico, a própria reflexão, a consciência e autoconsciência de uma geração (FALCON, 2000), na assimilação dos fatos e eventos econômicos, políticos, sociais e culturais nas sociedades ocidentais em fins do século XVIII todo o século XIX até a primeira metade do século XX. Apon-ta para um novo espaço de experiências e ao mesmo tempo promove uma ampliação dessas experiências, através da expectativa e da idéia de progresso, desenvolvimento e evolução.

2.2 | HISTÓRIA, ECLETISMO E HISTORICISMO

Um dos debates fundamentais no século XIX foi aquele que se refere ao conceito do artista em oposição ao princípio da tecnologia industrial, e por sua vez não artística. Porém, o objeto artístico não se encontra tão independente da técnica ou do processo tecnológico. O próprio ato de selecionar os materiais não pode estar desassociado de uma determinada escolha ou mesmo uma opção estética. O material escolhido já apresenta um conteúdo estético. Depois de selecionado, esse material, subordinado a uma técnica, se transforma em uma produção artística. Resta a sua inserção dentro das várias correntes estilísticas e dos vários discursos artísticos.

Para Nikolaus Pevsner (1981), a emancipação da sociedade de massa no século XIX intensificou a necessidade da elaboração de uma arquitetura ou de um *design* que além de funcional deveria agradar as massas. Essas não estariam preocupadas com os efeitos estéticos, mas sim com a solução de problemas práticos e funcionais. Encontramos dentro das correntes racionalistas francesas, desde o século XVIII, a idéia de que a arquitetura deveria imprimir todo o seu potencial para servir, referendar a propriedade e a vida social. Lewis Mumford (1986) esclarece que, entre a arte e a técnica, as funções eram nitidamente reconhecíveis, como os elementos estruturais, começando pelos alicerces até os equipamentos de ventilação e esgotamento. Aliado ao seu caráter técnico estaria a vinculação com a arte na busca pelos espaços, dimensões e a inter-relação entre eles. Essa parte emocional e expressiva do edifício corresponderia ao pensar artístico. A expressão direcionaria o sentido da construção e a relação com o receptor; o receptor não seria apenas um ente passivo, mas uma figura que se integraria com a estrutura do edifício no âmbito funcional, mas também sentindo um grande prazer estético.

Nos monumentos simples, como os obeliscos, ou mesmo em estruturas mais complexas, como os templos, a função do edifício está subordinada ao propósito humano que encarna: se estas estruturas não deleitarem o olhar e não instituírem a mente, não há audácia técnica que a possa salvar da ausência de sentido. Com efeito, numa obra de arquitetura, o arcaísmo ideológico é mais fatal que o arcaísmo técnico. Assim que um edifício deixa de ser significativo, desaparece de vista, mesmo que continue de pé. (MUMFORD, 1986, p.103).

Considerando o posicionamento de Mumford, não podemos abandonar o caráter simbólico que a arquitetura desempenha, conjugada com os mecanismos funcionais.

Quando abordamos as conquistas técnicas empreendidas ao longo do século XIX pelo advento da Revolução Industrial, no que tange à arquitetura, a noção modernista do início do século XX condenaria as escolas romântica, neoclássica e historicista, que conteriam em si o conceito de ecletismo. Valorizavam os aspectos das novas técnicas construtivas, reduzindo toda a produção eclética a uma estética menor. A ruptura da arquitetura moderna com o ornamento conduziu todo o olhar para as formas puras e lineares, condenando o decorativo.

A produção do mundo pré-industrial, com suas ações voltadas para o passado, para a força da tradição e do trabalho artesanal (MORAIS, 1997), vai sendo destituída de significados. A tradição histórica ornamental da produção medieval como o Românico ou o Gótico, além da produção europeia dos séculos XV, XVI, XVII e XVIII, que na seqüência cronológica seria o Renascimento, o Maneirismo, o Barroco e o Rococó.

E no mundo industrial do século XIX, a renúncia ao ornamento atacou o Neoclassicismo, o Romantismo, o Ecletismo e o *Art Nouveau*. Nos estilos relacionados anteriormente o ornamento sempre esteve presente, compondo a fachada na parte externa ou ornamentando a parte interna das construções, possibilitando leituras distintas: *de um papel estético, um caráter simbólico e de identificação com o homem configurando-se, em muitos casos, como um elemento de comunicação* (SÁ, 2005, p.19).

O projeto totalitário do modernismo buscou não só condenar o uso do ornamento, mas também o desqualificou de qualquer sentido de comunicação ou simbologia. O radicalismo e a simplificação da forma pelos modernistas residia no fato de apresentar uma arquitetura em sintonia com o novo tempo industrial e tecnológico e ao mesmo tempo opunha-se ao Ecletismo da segunda metade do século XIX. Como a idéia de progresso tecnológico se faz presente ao longo do

século XIX pela sucessão de descobertas e invenções. O sentido da descoberta e novidade se apossaram do discurso arquitetônico que deveria se apresentar de forma nova e original opondo-se aos princípios de fantasia e historicismo contidos no Ecletismo.

Os movimentos modernos além de uma nova estética tinham também seus conteúdos e implicações ideológicas: homem x máquina, urbano x rural, produto industrial x produto artesanal ou burguesia x proletariado.

O argumento fundamental de Loos contra o ornamento não era apenas o de ser esse uma perda de tempo em termos de trabalho e materiais, mas o de implicar, invariavelmente, uma forma punitiva de escravidão artesanal que só se justifica para aqueles aos quais as mais altas conquistas da cultura burguesa eram inacessíveis – os artesãos que só conseguiram encontrar satisfação estética na criação espontânea de ornamentos. (FRAMPTON, 2003, p.104).

Na verdade, Adolf Loos defendia que o material na sua simplicidade e expressão deveria ser por si só o próprio tema da composição arquitetônica. Outro princípio seria o da funcionalidade, a beleza estaria na própria utilidade, e essa completamente adequada ao seu tempo e não ao sentido passadista do ecletismo historicista. (SÁ, 2005). Os princípios do projeto modernista se respaldavam nas questões políticas e econômicas, relacionadas aos embates do processo industrial e todas as transformações agregadas.

O Modernismo na sua busca intensa pelo tempo presente, não se deu conta de que também seria História. Em Walter Benjamin: *a história é objeto de uma construção cujo lugar não é o tempo homogêneo e vazio, mas um tempo saturado de “agoras”*. (BENJAMIN, 1994, p.229). Esse tempo presente saturado de “agoras” como salienta Benjamin se contrapõe as idéias universalistas e internacionalistas do modernismo, pois nem todo o mundo se mantinha nas mesmas condições materiais e

históricas daquele momento europeu do início do século XX. Quando entendemos atualmente o modernismo como um estilo histórico, um “agora” no início do século XX, facilita-se a análise também de um “agora” que envolveria o ecletismo histórico.

Beatriz Jaguaribe, analisando o Rio de Janeiro modernista, diz o seguinte:

[...] a ruína modernista não é aqui interpretada, exclusivamente, como a decadência física dos edifícios, mas também como a alegoria fraturada de um “ethos” prévio que não se realizou ou que se tornou datado [...] entre a promessa contida no monumento – ruína modernista e o arranha-céu contemporâneo jaz a trajetória das projeções arquitetônicas e dos projetos estatais fracassados que visavam a transformação totalizante e exemplar da sociedade brasileira. (JAGUARIBE, 1998, p.132).

Essa interferência temporal sobre o modernismo transformado em “ruína” responde a utopia modernista de organizar o caos social e à aniquilação do passado histórico como forma de introduzir uma sociedade nova a partir da apropriação do espaço, espaço esse totalizante que *também significa que existe uma enorme diferença quase uma bifurcação, entre as ambições do arquiteto e as verdadeiras ambições da sociedade.* (KOOLHAAS, 2002, p.38).

Essas reflexões não ressoam como uma atitude antimodernista para enobrecer o Ecletismo, mas sim de inserir a problemática do presente dentro da História da Arquitetura, e também salientando que não é intenção discutir o modernismo, mas sim, pensar a sua atual condição como uma escola situada no tempo. Nesse contexto as reflexões de Giedion ainda são fundamentais.

O historiador, e especialmente o historiador da arquitetura, deve manter estreito contato com as concepções contemporâneas. Somente quando está impregnado pelo

espírito de sua própria época é que o historiador está preparado para detectar aqueles aspectos do passado despercebidos pelas gerações anteriores. A história não é estática, mas dinâmica. Cada geração descobre novos aspectos de uma obra de arte, e nenhuma é dotada do privilégio de apreender uma obra de arte em todas as suas facetas. (GIEDION, 2004, p.32).

O tempo histórico permite essa reavaliação, essa nova possibilidade de analisar ou mesmo reescrever, com um novo olhar, determinadas circunstâncias e conceitos. A história deve ser entendida como um conjunto de possibilidades infinitas e mutáveis.

Quando o olhar entra em contato com o objeto, inevitavelmente ele o transforma, vivifica-o e qualifica-o: *articular historicamente o passado não significa conhecê-lo “como ele de fato foi”. Significa apropriar-se de uma reminiscência, tal como ela relampeja no momento de um perigo. (BENJAMIN, 1994, p.224).*

Ao historiador da arquitetura cabe a investigação da reminiscência, que pode traduzir os anseios da tradição ou não, *do mesmo modo, não há padrões absolutos nas artes: os pintores e arquitetos do século XIX, que pensavam que certas formas eram válidas para todos os períodos, estavam enganados. A história não pode ser tocada sem que seja modificada. (GIEDION, 2004, p.33).* Auxiliado pelos conceitos de Benjamin e Giedion, podemos pensar que as idéias modernistas, quando “tocadas” hoje enquanto “reminiscências”, permitem não só um novo entendimento do modernismo, bem como reavaliar “tocando” as reminiscências do Ecletismo.

2.3 | ECLETISMO E HISTORICISMO

Eric Hobsbawm (2004), escrevendo sobre o mundo burguês europeu em meados do século XIX, nos diz que para a burguesia o maior significado de beleza naquele período estava na decoração, no ornamento. A construção, o seu interior e o seu mobiliário deveriam dar todo

um apoio moral e espiritual de grandiosidade, uma vez que uma pequena habitação não era análoga ao espírito da época, moderno e colossal povoado de locomotivas, estradas de ferro e navios a vapor. O ornamento, a decoração desdobrando-se em uma superfície, expressava a possibilidade de materializar, o ideal abstrato de beleza, que o dinheiro poderia comprar. Esse ideário burguês de mundo moderno era materializado também nas Exposições Universais.

Fenômenos típicos do século XIX, as exposições universais são, como refere Bensaude-Vincent, produtos de um mundo industrial já adulto e que se apoiava sobre o tripé do carvão, do vapor e das estradas de ferro. Nesse sentido, não há como negar sua dimensão propriamente econômica, de feira de mercadorias, mostruário de novos produtos, meca de lucrativos negócios. Foram seus agentes a burguesia – industrial, comercial e financeira – secundada pelo Estado. As exposições visavam ampliar as vendas pelos renovados contatos entre produtores e consumidores, que estimulariam os negócios e a produção pelo salutar conhecimento dos novos produtos e processos. Além disso, ampliar-se-ia o consumo, graças a um eficaz esquema publicitário. (PESAVENTO, 1997, p.43).

Esses dois exemplos são fundamentais para entendermos os anseios burgueses no século XIX, beleza ornamental e desejo de consumo, via Exposições Universais. O Eclétismo foi a síntese, a saída encontrada como solução estética para deleitar essa burguesia que promoveu, através do crescimento industrial, esse conjunto de transformações que constituiu o palco para o desenvolvimento de toda a modernidade.

Revedo alguns autores, encontramos opiniões diversas sobre o Eclétismo. Em Moraes de Sá deparamos com a seguinte proposta: *eclétismo é um termo que pode ser empregado em várias áreas do conhecimento, na arquitetura, significa, genericamente, a recomposição de estilos do passado, em especial, “misturando-se” elementos*

de diferentes períodos ou origens. (SÁ, 2002, p.28). Então, o Ecletismo não pode ser entendido como um estilo homogêneo e muito menos estável, uma vez que no seu sistema bifurcam várias tendências estilísticas.

Em Baudelaire uma definição aparece, porém ele não abandona a noção heterogeneidade e instabilidade.

O Ecletismo, nas diferentes épocas, sempre se considerou maior que as doutrinas antigas, porque, tendo chegado por último, podia percorrer horizontes mais remotos. Mas essa imparcialidade prova a impotência dos ecléticos. Pessoas que se concedem tamanho espaço de tempo para refletir não são homens completos; falta-lhes paixão. [...] Por mais hábil que seja um eclético, ele é um homem fraco, pois é um homem sem amor. Portanto, não tem ideal, Não tem opinião – nem estrela, nem bússola [...] A obra de um eclético não deixa lembrança. (MORAIS, 2000, p.241).

Para Baudelaire o aspecto heterogêneo do ecletismo era visto como uma falta de paixão, já que o fiel seria servo de vários deuses. O pecado consistia nesta falta de orientação e sentido. Ele entendia a obra eclética como um apanhado de fragmentos que não seria retido na lembrança, devido à pluralidade de significados. Em Rocha-Peixoto:

A palavra ecletismo significa a atitude antiga de formar um todo a partir da justaposição de elementos escolhidos entre diferentes sistemas [...] De um modo geral, a palavra derivada do verbo grego (Eclego = escolher, tomar) significa uma atitude de acomodação. À escolha corresponde uma (Eclésia = reunião). (ROCHA-PEIXOTO, 2000, p.5).

Se entendermos o Ecletismo como uma escolha de elementos entre vários sistemas, e tomarmos a idéia de Hegel (2002) de que o artista deveria expressar o seu ideal através da arte, esse ideal pode vir de vários momentos, onde o artista percebe essa manifestação de ideal em outros estágios da história da humanidade.

Essa expressão de ideal como uma reminiscência como coloca Benjamin, não seria o passado, pois ele não pode voltar a ser “como ele de fato foi”. E segundo Giedion (2004), a história quando “tocada” se modifica, tratar o Ecletismo como “imitadores” das grandes tradições seria reduzir uma complexidade filosófica, histórica e artística ao menosprezo.

Se para Hegel um elemento pode estar contido no outro sem existir separação, dentro de um princípio dialético, como não considerar o Neoclassicismo como Ecletismo, uma vez que os arquitetos revisaram os tratados renascentistas, que por sua vez, revisaram os tratados romanos, via Vitruvius, e que também os romanos revisaram os etruscos e os gregos dos períodos Clássico e Helenístico? Ou como não entender o Romantismo como um Ecletismo que revisa o mundo medieval? A arquitetura desenvolvida no século XIX flerta com o Eclético, até o surgimento do movimento moderno com suas determinações anti-históricas. (COLQUHOUN, 2004).

Andrey Schlee (1993), pesquisando o conceito de ecletismos a partir das definições que são encontradas em dicionários, sugere a seguinte conceituação referendada em Walter Brugger e Aurélio Buarque de Holanda, conclui:

Nesse sentido, o ecletismo, para ambos os autores, é tratado como método, ou seja, um caminho para se chegar a um determinado resultado. Vem daí a necessidade, por parte de críticos e historiadores, de estabelecer, através de juízos de valores, a qualidade do produto final gerado pelo método eclético. (SCHLEE, 1993, p.12).

Para Peter Collins (1998), o Ecletismo não se preocupou em se satisfazer com um único sistema filosófico, como meio para negar a importância dos outros sistemas. A noção eclética é difundida na França na década de 30 do século XIX, quando Victor Cousin utilizou o conceito

para definir um tipo de pensamento que era constituído por pontos de vistas distintos tomados de outros sistemas.

Na verdade o Ecletismo seria o ponto máximo de liberdade para as tendências historicistas do século XIX. Mas o ecletismo seria o mesmo que historicismo? Na busca de uma definição para historicismo, Alan Colquhoun diz o seguinte:

As definições de dicionário (e de uso geral) sugerem a existência de três interpretações para a palavra historicismo: (1) a teoria de que todo fenómeno sócio cultural é historicamente determinado e de que todas as verdades são relativas; (2) uma preocupação com as instituições e tradições do passado; (3) o uso de formas históricas. A palavra historicismo pode, portanto, ser aplicada a três objetos totalmente distintos: o primeiro é uma teoria da história; o segundo, uma atitude; o terceiro uma prática artística. (COLQUHOUN, 2004, p.23).

Se juntarmos o historicismo ao Ecletismo e situarmos o fenómeno no século XIX, não podemos deixar de relacionar com o aparecimento do pensamento histórico, como uma disciplina autónoma dos outros campos do saber, História enquanto teoria (COLLINS, 1998, COLQUHOUN, 2004). Por mais que exista hoje uma noção do tempo histórico que discuta mobilidade, mudança de padrões culturais, económicos, sociais e artísticos, em uma velocidade surpreendente, não seria o mesmo dos séculos anteriores. É no século XIX que a teoria da história toma corpo com o historicismo, positivismo ou marxismo.

A noção filosófica do conceito de historicismo é encontrada no movimento romântico alemão em fins do século XVIII. Se o historicismo estava ligado ao romantismo, seria impossível não relacioná-lo com o idealismo e o neoplatonismo (COLQUHOUN, 2004). Porém o idealismo historicista se diferenciava da visão neoclássica.

O idealismo da visão neoclássica da arquitetura era, portanto, absolutista e dependia de um misto de autoridade, lei natural e razão. Apesar de as doutrinas do neoclassicismo diferirem, em muitas maneiras, das do Renascimento, ambas defendiam que os valores da arquitetura referiam-se a leis fixas, exemplificadas nas construções greco-romanas. (COLQUHOUN, 2004, p.24).

O que o historicismo romântico vai fazer é atacar essa noção clássica de imutabilidade. É só pensar que, para Hegel (2002), o princípio dialético era o próprio movimento. O ideal deveria vir da experiência e do contexto inserido e não da preservação imutável de determinadas instituições ou tradições.

Essa transformação da valorização da experiência reforçava a idéia da independência do indivíduo. O indivíduo estaria livre agora para experimentar a pesquisa do passado pela própria natureza da empírica. Não como forma de buscar no passado a confirmação de tratados e princípios, para a sistematização de um modelo, de acordo com a proposta racionalista do século XVIII. Se não existiria um ideal fixo, uma vez que a experiência individual com o passado transformaria em experiências diferenciadas, o sentido de ideal cultural seria relativizado. Essa cultura relativizada e não mais hegemônica e fixa se liga ao sentido histórico do Ecletismo nas produções artísticas e arquitetônicas.

Mas o Ecletismo não se restringia ao relativismo idealista do historicismo alemão, mas também à própria vontade de escrever e entender a História, interesse profundo por esse tipo de conhecimento que se processava em fins do século XVIII e início do século XIX (COLLINS, 1998). A busca por uma nova história do gosto.

No mesmo momento, podemos identificar uma separação entre a noção de gosto para o artista e o conhecedor, do gosto popular de massa, timidamente surgindo nas últimas décadas do século XVIII, e afirmando-se com a emancipação econômica da burguesia industrial e das

camadas populares (DORFLES, 2001). Essa necessidade histórica de entender o gosto, dentro do contexto industrial do século XIX, não poderia ignorar o mundo burguês europeu.

O conceito de “gosto” é finalmente o único sobre o qual nos podemos basear para chegar a um imediato e plausível juízo crítico da obra de arte, embora essa especial “faculdade” humana não possa ser avaliada senão empiricamente e considerada essencialmente subjetiva. Tratar-se-á, pois, quase sempre de um juízo que escapará a exatidão e à racionalidade dos juízos científicos. De resto, também a ciência nos persuadiu da sua extrema relatividade e do caráter aleatório das suas leis; não se vê, pois, por que razão se deva pedir à reflexão estética maior segurança do que à reflexão científica. (DORFLES, 2001, p.22).

A sociedade burguesa irá imprimir as suas noções e entendimento de gosto privado e o seu simbolismo público. A representação do gosto derivado desse simbolismo encontra no Ecletismo a sua fonte de inspiração. E nos estilos históricos, o sentido simbólico exercido no contexto cultural que os gerou. No início do século XIX o conhecimento histórico era mais abrangente do que em qualquer outro período. Essa pluralidade de estudos históricos ampliava as possibilidades das justaposições ecléticas. Se por um lado o historicismo procura romper com o classicismo racionalista francês pelo idealismo romântico, o Ecletismo não se preocupava em romper com a tradição clássica. Em Colquhoun encontramos algumas definições de historicismos:

Vemos que a “preocupação com as instituições do passado” e o “uso das formas históricas” pertencem a uma categoria mais ampla de fenómeno histórico do que a teoria historicista de que “todo fenómeno sociocultural é historicamente determinado”. Foi somente quando se formulou a teoria historicista que a idéia do relativismo de valores culturais tornou-se uma questão. (COLQUHOUN, 2004, p.28-29).

Esse relativismo engessava o historicismo, segundo o pensamento de Colquhoun, que, respeitando o determinismo histórico-cultural definido, não permitia qualquer outro julgamento além daqueles que determinavam o estilo ao seu contexto histórico. O romantismo e o historicismo, nesta ótica, romperam com o classicismo. Para a ótica romântica do início do século XIX, o que importava era o Gótico. O historicismo não abandonou o conceito de finalidade da evolução da história. Hegel (2002) como um dos principais filósofos historicistas, desenvolveu de maneira precisa esse determinismo histórico, que não influenciou apenas o historicismo romântico, mas, como observa Colquhoun:

A noção hegeliana de determinismo histórico, por mais mal interpretada que tenha sido, teve uma profunda influência no modo de pensamento característico da vanguarda artística do final do século XIX e início do século XX. A arte e a arquitetura somente poderiam cumprir seus destinos históricos, virando suas costas à tradição. Somente olhando para o futuro eles poderiam ser fiéis ao espírito da história e dar expressão em suas obras, ao espírito da época. Em arquitetura, isso significava a criação contínua de novas formas sob o impulso do progresso social e tecnológico e a representação simbólica da sociedade mediante essas formas. (COLQUHOUN, 2004, p.31).

Considerando essa colocação e o determinismo dialético hegeliano, em que um elemento contém o outro sem separação, o mesmo determinismo hegeliano que possibilitou o historicismo romântico continha em si uma contradição que influenciaria a noção modernista de vanguarda. Nesse sentido o modernismo é tão dogmático e determinista quanto o historicismo romântico. O Ecletismo no século XIX traduz a força de um estilo arquitetônico para uma construção simbólica amparada por um conjunto de princípios determinados pelo interesses da burguesia dominante, que busca nos estilos históricos uma forma ideológica de construir um preceito moral no presente. Da mesma forma que na

sua ambivalência o Ecletismo não temeu em buscar inspiração tanto no historicismo romântico, quanto no classicismo racionalista francês, não se importando em misturar elementos do neogótico romântico ou dos postulados acadêmicos neoclássicos, que foram necessários para a afirmação do poder burguês. O arquiteto deveria mesclar esses elementos com liberdade, usando o melhor de cada estilo, atendendo a uma cultura burguesa moldada pelo “gosto”. (COLLINS, 1998).

É importante observar que existe certo consenso na historiografia da arte do século XX, em categorizar o ecletismo como uma forma degenerada, pelo fato de estar associada ao simbolismo burguês e a um sistema nunca antes visto que seria a sociedade de massa industrial. Esse debate é intenso, pois as contradições teóricas para decifrar o fenômeno de massa ainda são no mínimo polêmicas. As análises de Arnold Hauser são bem elucidativas no sentido de que incluem o Ecletismo como uma estética massificada e por isso representante de um “gosto” menor. Diz Hauser:

O burguês adquire confiança em si, tornar-se arrogante, difícil de contentar-se e julga que pode esconder sob meros aspectos exteriores a humildade das suas origens e a constituição híbrida da nova sociedade. [...] o período do ecletismo – um período sem estilo próprio em arquitetura e nas artes industriais, e sem unidade estilística na pintura. Constroem-se novos teatros, novos hotéis, prédios de habitação, quartéis, armazéns, mercados; surgem avenidas e praças; Paris é quase reconstruída por Housmann, mas, afora o princípio de amplidão e os inícios da construção de ferro, tudo isso se passa sem uma simples idéia arquitetônica original [...] a burguesia, que requer a pretensiosa arquitetura do período inspirada nos modelos grandiosos, mas ordinariamente vazia e inorgânica, que enche seus interiores com os mais caros artigos pseudo-históricos. (HAUSER, 1981, p.942-943).

Na verdade, o desprezo do autor pelo que é burguês e massificado como algo menor e distante da erudição e do cânone acadêmico reforça a problemática que a experiência inovadora da modernidade vai provocar. Essa modernidade não só ocidental, mas também a noção do gosto, trouxe ainda, no seu corpo, todo significado contraditório e ambíguo sobre o mundo burguês e os seus valores. E entre os valores burgueses situava a preferência pelo Ecletismo, com todo o seu charme popular e distante dos postulados mais experimentais e radicais. Essa burguesia segundo Hauser (1981), não tinha o mínimo pudor acerca da apropriação dos materiais falsos ou completamente originais, a intenção seria a de misturar, *imitam palácios romanos, os castelos do Loire, átrios pompeianos, salões barrocos, mobílias dos marceneiros de Luis XV e tapeçarias das oficinas de Luis XVI*. (HAUSER, 1982, p.942). O Ecletismo possibilitava à burguesia o deleite de sonhar, foi uma estética voltada para a fantasia, o estilo como forma de devaneio e opulência, sem medo do excesso, do supérfluo do luxo. E como não se sabe ao certo como medir e cientificizar o gosto (DORFLES, 2001), o Ecletismo era o senso do entretenimento e da diversão burguesa, que logo seria entendido e classificado no século XX como responsável por todos os males estéticos, para a difusão de um “gosto” duvidoso e exagerado.

O Ecletismo perpassa o teatral e o próprio fausto, na busca pela experiência do indivíduo difundida pelo Romantismo, e materializada pela arquitetura. Sua manifestação direciona a possíveis leituras, sendo que uma delas seria entendida como uma manifestação do poder simbólico, que via nos estilos históricos articulados na superfície de um edifício, ou na sua parte interna, uma forma de adquirir distinção e forjar uma suposta tradição. (HOBBSAWN, 1997). Atualmente entendendo o modernismo como uma reminiscência do passado, localizado no solo histórico do século XX, um século cansado de utopias, podemos vinculá-lo à tradição capitalista dos novecentos, traduzindo simbolicamente, tão ao modo do pensamento burguês do século XIX,

o que deveria ser bom gosto e distinção segundo a ótica burguesa modernista. Entendo também que o problema não residia no ornamento, mas sim em um discurso sobre um determinado conteúdo estético, em seu contexto histórico.

2.4 | FERROVIA E MODERNIDADE.

Em termos cronológicos, um tipo de transporte familiar ao das ferrovias é encontrado desde o ano 1550. Ilustrações publicadas no século XVI mostram uma linha para a locomoção de vagões carregados de minério, na região da Alsácia e na Europa Central. Pequenos vagões de madeira, com as rodas também em madeira, correndo em trilhos de madeira (DAVID, 1985). Do século XVI até o início do século XIX, um longo caminho foi percorrido por esse sistema de transporte. No ano de 1804 o inglês Richard Trevithick (1741-1833) construiu a primeira locomotiva a vapor.

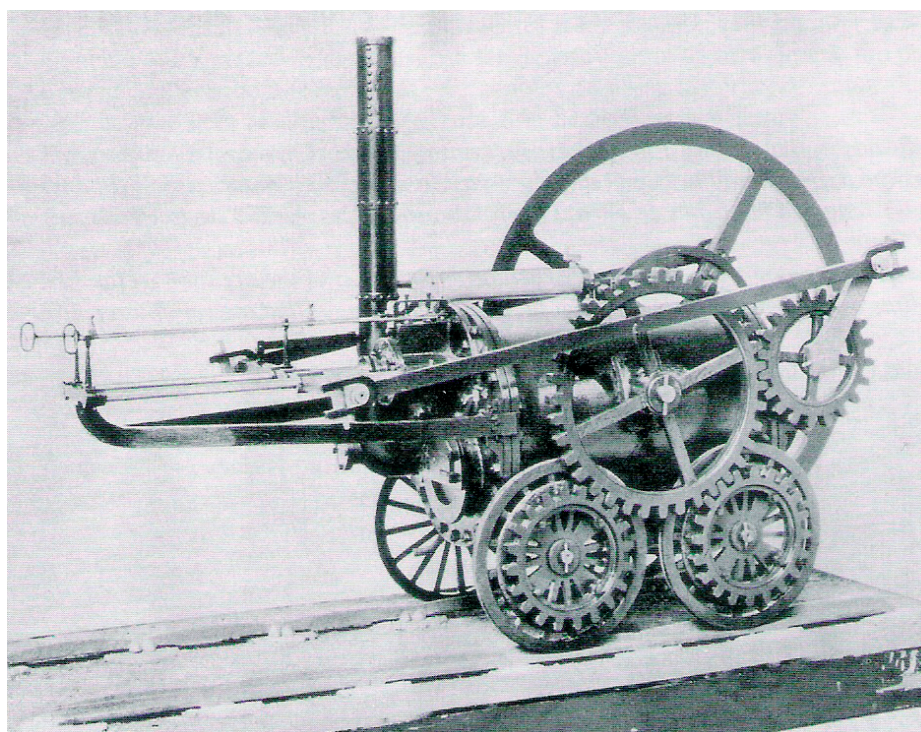


Figura 11:
Modelo da locomotiva de Richard Trevithick, Museu de Ciências de Londres.

Como a de Richard Trevithick não foi fabricada com fins comerciais, só no ano de 1827 sob a orientação de George Stephenson (1781-1848), as locomotivas foram

disponibilizadas no sentido comercial. Nascido na cidade de Wylan, na Inglaterra, em 1781, o inventor desse novo meio de transporte colocou uma máquina sobre trilhos, no ano de 1814. Mas o seu primeiro percurso só ocorreu no ano de 1825, quando foi inaugurada - entre os lugares de Stockton e Darlington - uma estrada comercial. *A primeira máquina a vapor desta linha de 40 km (25 milhas) foi a "locomotion", construída por Robert Stephenson e Co., empresa dirigida pelo filho de George Stephenson.* (DAVID, 1985, p.6).

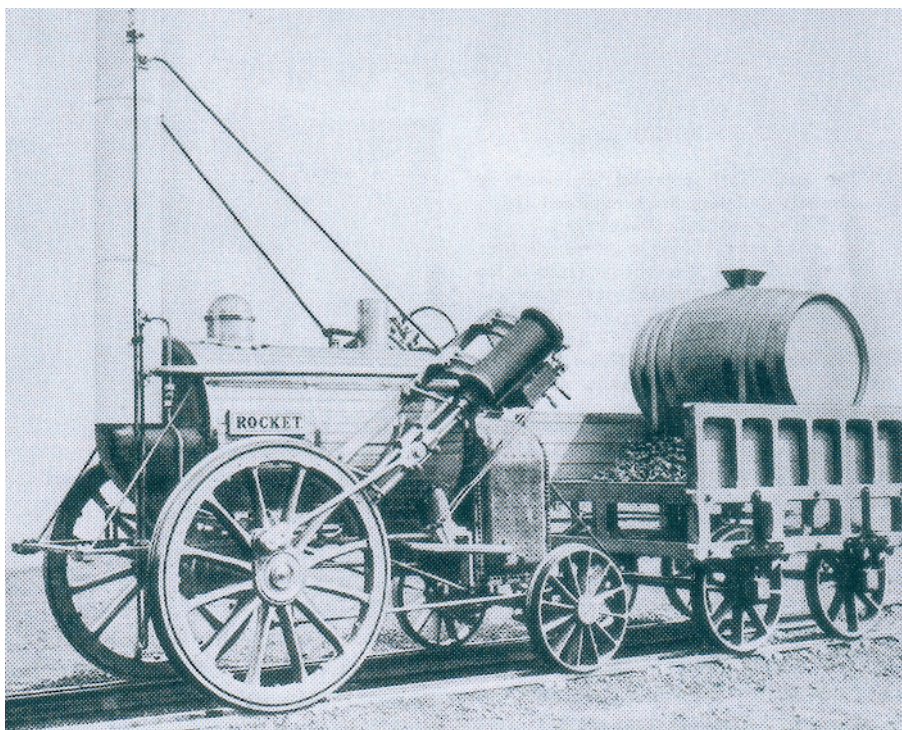


Figura 12:
Modelo da locomotiva "The Rocket" fabricada por George e seu filho Stephenson.

As descobertas empreendidas por esses pioneiros do mundo ferroviário foram todas na Inglaterra. Desde meados do século XVIII que a Revolução Industrial proporcionava transformações profundas no solo inglês. O sucesso econômico do capital inglês no decorrer do século XVIII foi destituindo, aos poucos, a hegemonia do seu principal rival econômica continental, o capital holandês. Existiam dois centros fundamentais, Londres que gradualmente conquistava o seu espaço como centro de referência de acúmulo de capitais, e Amsterdam, como o centro mais importante de altas finanças. Tínhamos nesse momento o início de um novo

ciclo sistêmico de acúmulo de capitais (ARRIGHI, 1996). O primeiro já abordado aconteceu nas cidades-estado italianas, o segundo pelos holandeses no século XVII. E em meados do século XVIII, com a Revolução Industrial a Inglaterra a ocuparia a liderança do terceiro ciclo de acúmulo de capital.

O sucesso inglês no século XVIII foi decorrente das conquistas comerciais fora dos limites europeus, *superando a França nas disputas comerciais, bem como, transferindo o excedente de capital holandês para empresas britânicas* (ARRIGHI, 1996, p.163). Em momento algum essa transferência arruinou o capital holandês, mas sim sua supremacia. O crescente aumento de capital inglês, aliado ao ilimitado crédito, permitiu aos ingleses conseguirem empréstimos, podendo aumentar os gastos públicos entre 1792 e 1815, de £22 milhões para £123 milhões.

Como resultado desse aumento explosivo do endividamento e dos gastos públicos, a indústria britânica de bens de capital passou por uma expansão fenomenal. A indústria siderúrgica, em particular, adquiriu uma capacidade que ultrapassava em muito as necessidades dos tempos de paz, como demonstrou a depressão do após-guerra em 1816-20. Todavia, a hiperexpansão criou condições para um novo crescimento futuro, dando aos siderurgistas britânicos incentivos ímpares para buscar novos usos para os produtos baratos que seus novos grandes fornos eram capazes de produzir. [...] Essas oportunidades foram encontradas nos trilhos das vias férreas e nos navios de aço. (ARRIGHI, 1996, p.164).

Nesse momento de expansão da siderurgia, as ferrovias ocuparam um papel singular.

Passaram a ser construídas porque as empreiteiras precisavam de trabalho, os siderurgistas, de encomendas, e os banqueiros e os organizadores empresariais, de um projeto em que trabalhar. E a construção das ferrovias transformou-se num serviço que a Grã-Bretanha poderia despejar

no exterior, quando suas organizações financeiras e suas construtoras não pudessem manter-se ocupadas em casa. (JENKS, 1938, p.133-4 In: ARRIGHI, 1996, p.164-165).

O crescimento da indústria siderúrgica paralelamente a todas as transformações no processo de mecanização da indústria têxtil, conduziu toda a indústria britânica a estruturação de um sistema vigoroso, que viabilizou em escala industrial, a expansão de um novo ciclo capitalista.

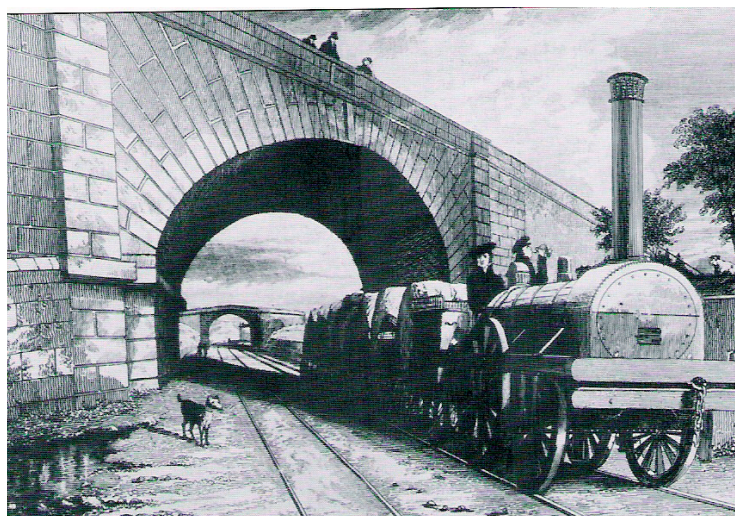


Figura 13:
Locomotiva
"Planet", 1830.

A mecanização possibilitou uma oferta de novos bens direcionados ao mercado. O capital monetário adquirido era convertido na criação de novas mercadorias. Entre os anos de 1845 e 1875, o ferro e o aço ingleses aplicados nas construções de ferrovias triplicaram, aumentando nessas décadas em até seis vezes as exportações britânicas para as Américas Central e Sul, incluindo o Brasil. *A economia industrial materializava, na estrada de ferro, um mecanismo fundamental para a sua suprema realização.* (HOBSBAWN, 2004, p.59). Era o sistema de transporte mais adequado de comunicação e escoamento dos meios de produção. O mundo inteiro se integrou nesta economia, regida pela Inglaterra. Os britânicos tinham vários continentes a seu dispor. Com a exportação de materiais e os investimentos internacionais aceleravam o processo de uma economia globalizada na era industrial.

Esse sucesso inglês financiou o desenvolvimento de novos produtos e novas descobertas, como a máquina a vapor ou a locomotiva como meio de tração. Esse sistema implicou na rapidez e economia para o escoamento de manufaturas. A Inglaterra se especializou na fabricação do aço, necessário para a construção das rodas que sustentavam e moviam os veículos por caminhos de trilhos paralelos, também em aço, propulsionados por uma locomotiva. Sem as rodas de aço, o princípio fundamental desse transporte terrestre não se operava. E a operacionalidade que a ferrovia proporcionava era transportar pesos expressivos, com pequena energia motora, e o mínimo de atrito entre as rodas e os trilhos. Esse meio de transporte permitia uma economia substancial de combustível.

A modernidade da estrada de ferro estava nos elementos agregados a sua estrutura. A locomotiva significava o mundo que a modernidade construía aliado ao sentimento de progresso, crescimento econômico e ao poder da civilização ocidental européia. A estrutura inaugurada pela estrada de ferro rapidamente se expande por toda a Europa, se transformando em um produto especial para as exportações e provocando uma série de conquistas no âmbito dos avanços tecnológicos.

No início do desenvolvimento das implantações ferroviárias, não se havia instituído o transporte de passageiros. Quando os passageiros eram transportados, em uma linha lateral, esse se dava com grandes desconfortos. A finalidade seria o transporte de cargas (matéria-prima) e não de grandes números de pessoas. Seria ligar as áreas onde a matéria-prima era extraída aos locais de produção.

Apesar das primeiras estradas de ferro construídas para o transporte mineral - The Swansea & Mumbles Railway, de 1807, e The Stockton Darlington Railway, de 1825 - possuírem amplo potencial para o transporte de passageiros, estas mesmas baseavam suas instalações apenas dedicadas ao armazenamento de materiais e produtos. (CYRINO, 2004, p.31-32).

No decorrer da primeira metade do século XIX, o sistema ferroviário inglês, auxiliado pela crescente mecanização do quadro industrial, atingiu aproximadamente dois mil quilômetros de ferrovias implantadas, ligando os principais centros produtores e de extração de minérios até os principais pontos exportadores.

As implementações e pesquisas constantes possibilitaram à Grã-Bretanha conceber um “modelo ferroviário” que foi exportado para várias partes do mundo, incluindo as regiões asiáticas e africanas colonizadas pela Grã-Bretanha, até regiões da própria Europa, chegando à América do Sul e precisamente ao Brasil.

Nos próximos vinte anos, as linhas férreas não somente ligavam entre si todos os importantes centros britânicos, mas também se essendiam sobre vastas áreas de outras terras, que agora se tornavam acessíveis a vendedores de produtos manufaturados ingleses. (GRAHAN, 1973, p.13).

Nas primeiras décadas do século XIX, a Grã-Bretanha expandiu todos os seus interesses pelo mundo subdesenvolvido buscando estabelecer um comércio internacional, apoiando processos de independência e questionando as restrições comerciais impostas pelos impérios coloniais ibéricos: Portugal e Espanha.

Quanto mais a modernidade se enraizava na Grã-Bretanha maior era o seu domínio em terras completamente distantes de qualquer processo de modernização. As transformações efetivadas no território inglês, em relação aos meios de transportes, tanto terrestres quanto marítimos, aproximavam todo o mundo que entrava nesta modernização britânica. A Grã-Bretanha dominava toda a implantação desse sistema (GRAHAN, 1973).

Esse domínio inglês provocou uma migração expressiva de sua população para a implantação desse sistema em outros lugares, exportação de seus produtos

e altas quantias investidas no exterior. [...] *em 1880 o valor nominal do capital britânico investido na América Latina totalizou 179 milhões de libras. Desta quantia, 38,8 milhões foram aplicados no Brasil.* (GRAHAN, 1973, p.15).

O Brasil se mantinha apartado desta modernidade, extremamente distante do processo industrial que se estruturava na Grã-Bretanha. O latifúndio que desde o período colonial se estabelecera, e o sistema de mão-de-obra escravista acentuou o distanciamento entre o Brasil e os elementos fundamentais da industrialização. O cenário rural não permitia o vigor de novas forças produtivas, como a relação: empregador - funcionário. A não-existência de universidades, por exemplo, reforçava o atraso brasileiro, mantenedor de um contingente agrário tradicional e distante das transformações modernizadoras.

Nesse momento aparece a imagem do verão sugerida no início do capítulo. A estação foi escolhida para ser metáfora da modernidade devido ao seu calor e movimento. No verão tudo pulsa, se movimenta, como nos ensina Lêdo Ivo na poesia "O começo do verão". As "moscas" provocam ruídos, "rumores", meio desorientadas, como a vida que a modernidade materializava, cheia de movimentos, ruídos, rupturas e valores novos. O calor intenso pode provocar uma "miragem", um delírio como a obsessão pelo progresso, tão cara à modernidade. Por outro lado, esse sol não clareia e não esquenta a todos, não chega a provocar "incêndios" em todos os lugares. Depois do Atlântico, o Brasil aguardava a luz e o calor do verão, travestido de modernidade, para romper o litoral até o interior, até as matas, que "crepitarão" aos primeiros "incêndios" de fumaça ou vapor da modernidade, com um zumbido, não das moscas, mas sim das primeiras ferrovias chegando um pouco atrasadas, depois do verão no início do outono.



3 | Outono e devaneio

*As folhas tombam bem depressa agora,
Nem o copo-de-leite se demora,
Amas de leite estão no campo-santo,
Mas carros de bebê seguem rolando.*

*Cícios de vizinho, esquerda, direita
Roubando-nos àquilo que deleita,
Mãos hábeis a gelar no exílio forçado
De seus joelhos desacompanhados*

*Seguindo perto o nosso rastro, a voz
De morto aos centos grita: ai de nós,
Braços erguidos em censura, a opor-
Se-nos com seus falsos gestos de amor.*

*Ossudos, pela mata revolvida
Correm trolls gritando por comida.
Rouxinol e coruja estão salientes
E o anjo, certo, vai primar por ausente.*

*Ergue-se clara e inescalável desde
Os longes a Cordilheira do em-vez-de
De cujos frios ribeiros tão risonhos
Ninguém pode beber, exceto em sonhos.*

“Canção de Outono” – W. H. Auden

A transferência da Corte Portuguesa para a cidade do Rio de Janeiro, possibilitou à Corte vivenciar alguns surtos de progresso. Ao invés das lutas pela independência, como ocorreria em outros países latino-americanos, no Brasil esse processo pode ser entendido como uma *hábil manobra da diplomacia britânica*. (PRADO JÚNIOR, 1994, p.45).

A liberdade comercial que a Inglaterra almejava com as colônias latino-americanas, apresentava no caso brasileiro, um interesse particular. O Brasil consistia em um mercado, pouco explorado pelos ingleses. A concessão comercial direcionada aos ingleses por Portugal, em 1654, foi extremamente limitada e sem vantagens substanciais.

Com a transferência da Corte para o Brasil, a abertura comercial começou a ser solucionada. Assim que se instalaram no Brasil, os dirigentes portugueses abriram o comércio para as nações amigas representadas quase que exclusivamente pela Inglaterra. Essa presença inglesa na economia brasileira colaborou para a consolidação da independência. Se, em termos políticos, o ano de 1822 assinala essa independência, por outro lado, a dependência ao capital inglês iria aumentar no decorrer do século XIX. Os anos que se seguiram foram agitados. A jovem nação procurava construir o seu projeto moderno.

O Brasil vem se modernizando há pelo menos um século, a despeito da existência ainda hoje de remanescentes características da sociedade tradicional. Se o ritmo das transformações foi lento, isto se deve a não existir em 1850 muitos dos pré-requisitos para um moderno sistema econômico, social e psicológico. As pré-condições não podem ser formadas da noite para o dia, e as medidas para estabelecê-las, ainda que muito pequenas, são tão significativas como as modificações subseqüentes, e por isso são medidas mais facilmente. Aquelas modificações

primitivas são as que nos interessam aqui. O Brasil começou a aproximar-se do mundo moderno durante o período de 1850 até a Primeira Guerra Mundial. (GRAHAN, 1973, p.31).

Esse projeto de modernidade foi esboçado no Primeiro Reinado, obteve alguns avanços no período regencial, mas só no Segundo Reinado foi se consolidando. D. Pedro II procurou se autocelebrar como um homem moderno, cosmopolita e amante do progresso. O Brasil marcava presença nas Exposições Universais na Europa. O monarca introduziu prematuramente o telefone e a fotografia em terras brasileiras. Todo esse esforço do Imperador era para criar uma noção de uma monarquia única na América. Prevalecendo a idéia de se vender como uma nação exótica, porém moderna. O resultado final desta projeção internacional era de uma terra grandiosa, cheia de bons selvagens. (SCHWARCZ, 1998).

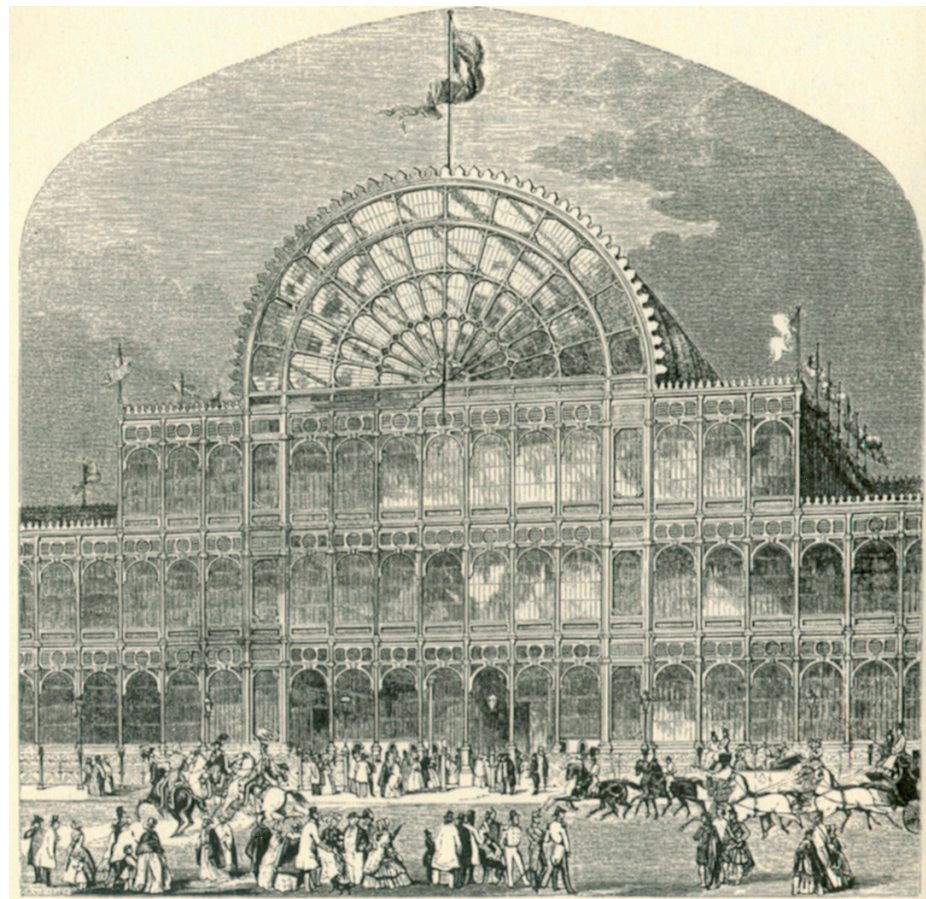


Figura 15:
Palácio de Cristal,
Londres, Exposição
de 1851.

Na realidade, o Brasil, com todo o empenho do Imperador, ainda não tinha conseguido romper com as suas estruturas agrícolas e escravocratas. Desde a independência a nação procurava construir um ideário nacional. Buscava estabelecer elementos de uma suposta brasilidade distante de Portugal. O Rio de Janeiro se estruturava como um centro político desvinculado de Portugal.(RICUPERO, 2004).

No plano econômico, o avanço da cultura cafeeira nas décadas de 30 e 40 acelerou uma certa mudança. A produção do café foi crescendo no século XIX, da mesma maneira que os sistemas de transporte foram se desenvolvendo na Grã-Bretanha. *Portanto, a influência britânica em fomentar o sistema ferroviário, que atravessou as regiões cafeeiras* (GRAHAN, 1973, p.59), é de fundamental importância para o entendimento do estabelecimento desta cultura em vales tão distantes do litoral. A ferrovia vinha como um facilitador desse escoamento cafeeiro.

A “Lei Feijó”, que o Regente do Império sancionou em 31 de outubro de 1835 com a intenção de ligar o Rio de Janeiro às Capitanias de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia, facilitou politicamente o desenvolvimento das estradas. A lei permitiu a isenção de impostos por cinco anos para a importação de maquinário e o governo providenciou a concessão de terras ou de sua desapropriação (MATOS, 1990).

Mesmo com estas vantagens, a lei não impulsionou o desenvolvimento ferroviário. Não existia, ainda, uma certeza sobre os benefícios que o sistema de transporte poderia proporcionar. Engenheiros e empresários britânicos foram os grandes fomentadores desta empreitada. A influência foi tão decisiva, que um inglês chamado Thomas Cochrane se responsabilizou pela idealização de uma política para a regulamentação das estradas de ferro no Brasil. Foi esse mesmo inglês que preparou no ano de 1839, a primeira requisição, na qual pedia

uma concessão por três anos (nos termos da Lei Feijó) para implantar uma linha que ligaria São Paulo ao Rio de Janeiro, como a já conhecida linha Férrea Stockton e Darlington na Inglaterra. Foi criada então a Imperial Companhia de Estradas de Ferro. Com o passar dos anos a companhia não conseguiu executar as obras, pela falta de capital.

Cocharane atribuía tais dificuldades ao estado revolucionário das províncias de Minas e São Paulo. Além disso, a ausência de garantia de juros era um obstáculo à realização da empresa, em 1843 foi solicitada uma prorrogação por mais dois anos do prazo estipulado para o início das obras. (MATOS, 1990 p.62).

A situação só melhorou com a lei de 1852 que ampliava as concessões e garantia os juros. Esse ano foi crucial para demarcar o início da História Ferroviária brasileira, já que nas décadas anteriores, nenhum sucesso havia ocorrido. Essa lei estabelecia concessões para ligar o Rio de Janeiro e as capitais das Províncias de Minas Gerais e São Paulo (MATOS, 1990). Todos os termos da Lei Feijó foram mantidos, só que a esses foi acrescentado o privilégio da Zona e garantia de juros. O privilégio de Zona estabelecia que ao longo da via em cada um dos seus lados existiria uma faixa de 30 km.

Apesar de a lei de 1852 garantir o sistema de juros para a implantação da ferrovia, Irineu Evangelista de Souza, o Visconde de Mauá, não utilizando esse regime de juros, contando apenas com a aprovação da concessão para ligar o Rio de Janeiro ao Vale do Paraíba e no futuro a Minas Gerais, realizou a primeira construção de um trecho ferroviário. A ligação do trecho concedido a Mauá seria um caminho com sistemas de transportes mistos, *por mar, do Rio até o porto Mauá, na baía da Guanabara; por estrada de ferro, de Mauá até a raiz da Serra da Estrela, por estrada de rodagem, daí até Petrópolis e novamente por estrada de ferro de Petrópolis em diante* (MATOS, 1990, p.65).



Figura 16:

Trecho da estrada
de ferro Mauá.

Os trajetos mistos deixavam claro que a Serra dos Orgãos era o principal problema. As limitações técnicas estavam evidentes e como esclarece Odilon Nogueira de Matos, *convém notar que a primeira estrada de montanha, nos Alpes, só foi inaugurada em 1853*. (MATOS, 1990, p.65).

Acreditando no seu otimismo, o Barão de Mauá enviou engenheiros para a Europa e os Estados Unidos, para estudar os avanços tecnológicos empreendidos nos Alpes e nas Montanhas Rochosas. Quando começou a construção com a direção do engenheiro inglês William Bagge, a aventura de construir uma ferrovia nos trópicos se operacionalizava. Os inconvenientes rapidamente apareceram, como os desabamentos de morros, etc. Mosquitos que espalhavam febres. Burocracias públicas para regulamentação dos terrenos. A ausência de mão-de-obra especializada e problemas relacionados ao fornecimento de materiais. (CALDEIRA, 1995).

Vencendo a todas estas intempéries, no dia 6 de setembro de 1853 foi noticiada pela primeira vez no Brasil,

uma viagem de trem. Escrevia o repórter do “Jornal do Comércio”:

| 107

[...] íamos eu e mais alguns curiosos, entre os quais os ministros da Inglaterra e da Áustria, arriscarmo-nos a uma experiência no primeiro carro de vapor que trilhava o primeiro caminho de ferro no Brasil. Adaptou-se à locomotiva um carro grosseiro de transporte de materiais e sem demora deitamo-nos todos nesse “wagon” improvisado [...] mais veloz do que uma flecha, do que o vôo de uma andorinha, o carro enfiou-se pelas trilhas, embalançou-se, correu, voou, devorou o espaço e atravessando campos, charnecas e mangues aterrados, parou enfim arquejante no ponto onde o caminho não oferece segurança. O espaço devorado foi de uma milha e três quartos. O tempo que durou o trajeto foi de quatro minutos incompletos. Que futuro para o Brasil estávamos vendo nas rodas daquela locomotiva! Felizes entre nós os que tiverem uma longa vida: esses passarão por grandes cidades, por grandes estabelecimentos rurais, recordando-se de que os sítios onde transitam foram paus e matos. (CALDEIRA, 1995, p.285).

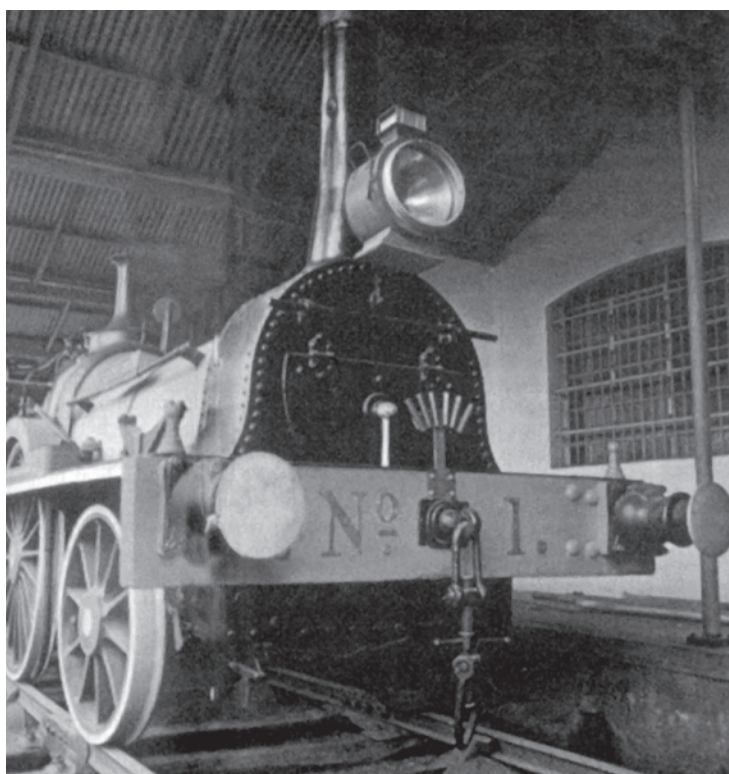


Figura 17:
Locomotiva da
primeira ferrovia
brasileira, inaugu-
rada no dia 30 de
abril de 1854.

Esse texto se aproxima de uma prosa-poética na experiência da velocidade em terras tropicais. Aquele olhar atento do observador de Baudelaire aparece nesse texto, incorporado pelo repórter. O Barão de Mauá propiciava a experiência de uma micro-modernidade, que se esboça em terras brasileiras, e como profetizou o repórter, *felizes entre nós os que tiverem uma longa vida*, sua fala era corretamente lúcida. As próximas décadas trariam uma nova realidade para a experiência brasileira.

O dia exato desta nova realidade foi 30 de abril de 1854. Gente bem vestida, bandeirinhas, banda de música, fogos de artifícios, toda essa encenação no Porto Estrela. D. Pedro II desembarcou no porto para a primeira viagem inaugural de uma ferrovia brasileira. O trecho era de 14 quilômetros até a localidade de Fragoso. Durou pouco mais de vinte minutos. (CALDEIRA, 1995).

Depois da inauguração foram necessários mais dois anos para os trilhos alcançarem o Pé da Serra. Nesse local encontrava uma estrada que ligava a Petrópolis e depois a “União e Indústria” até Minas Gerais, porém a União e Indústria demorou a ser concluída. O eixo Rio – Petrópolis era distante do Vale do Paraíba, mais a oeste da via. Um grupo de fazendeiros da região de Vassouras, liderado pelos Teixeira Leite, equacionou o surgimento da Ferrovia Pedro II. (MATOS, 1990).

Sobre a participação dos Teixeira Leite à frente do chamado “Movimento de Vassouras”, escreveu Cristiano Ottoni: “Não se pode pensar na origem da Estrada de Ferro D. Pedro II, sem que, ao espírito, acuda, como idéia, a cidade de Vassouras [...] Foram os homens ilustrados de Vassouras [...] os protagonistas que se puseram em luta contra a incredulidade dos nossos maiores estadistas. (MATOS, 1990, p.67).

Foi necessária a participação da máquina governamental, além de tramitações políticas entre brasileiros e ingleses. Os articulistas do governo brasileiro, responsáveis pelas

negociações com os ingleses, não obtiveram sucesso. Devido à ausência de investimentos ingleses, o governo brasileiro instituiu a criação interna de uma empresa e [...] *em 1855 foi construída uma companhia brasileira, na qual o próprio governo era o principal acionista. Foi denominada Estrada de Ferro Dom Pedro II e, depois de 1889, ficou conhecida como a Estrada de Ferro Central do Brasil.* (GRAHAN, 1973, p.60).

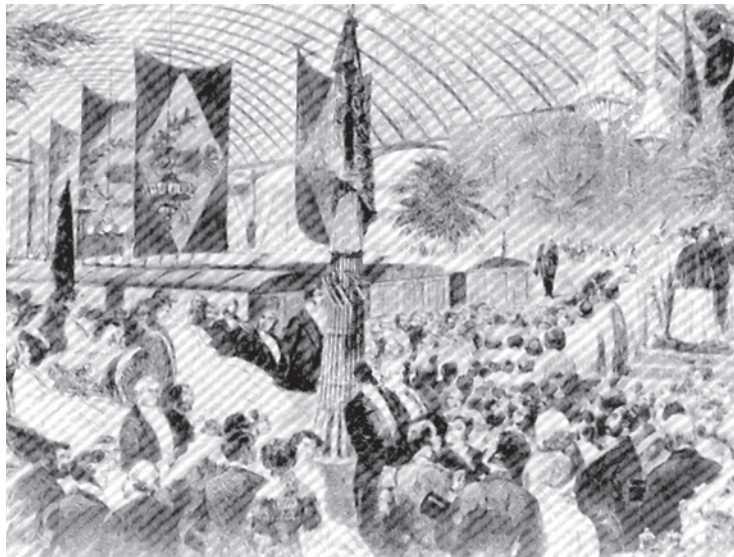


Figura 18:
Inauguração da E.F.
D. Pedro II. Lito-
grafia mostrando o
interior da Estação
do Campo.

Segundo Grahan, depois que o Brasil resolveu o seu problema com a criação da companhia, o capital inglês apareceu com grande entusiasmo para os investimentos, fornecendo um empréstimo de 1,5 milhões de libras. Até o primeiro presidente, Cristiano Benedito Otôni, reconheceu a importância do capital inglês. A partir desse empréstimo novas solicitações de dinheiro aos bancos de Londres foram realizadas. (GRAHAN, 1973).

Os brasileiros envolvidos no processo da implantação ferroviária não tinham domínio técnico. Paralelamente à formação da companhia, especialistas estrangeiros foram contratados. Edward Price foi o primeiro engenheiro britânico a ser contratado como empreiteiro para a implantação da linha no ano de 1855. Diante da ausência do conhecimento técnico dos envolvidos, foi requisitado um outro engenheiro, também britânico, Christopher B. Lane. Diante de muitos desentendimentos

entre a direção da companhia e os britânicos, após a conclusão dos primeiros 48 quilômetros da via férrea no ano de 1858, com um investimento de 625.991 libras, a companhia foi à falência, sendo encampada pelo governo (GRAHAN, 1973).

Como citado acima, os ingleses desde o início se envolveram com o sistema ferroviário brasileiro para o escoamento do café. *O contrato com Price seria esse primeiro “pacote” aplicado à ferrovia* (DAVID, 1985, p.10). O contrato estabelecido mantinha pontos obscuros. A bitola adotada de 1,60 m, não seria a ideal, mas atendendo a pressões inglesas na exportação desse material, a bitola foi adotada (DAVID, 1985).

A companhia organizada no Rio de Janeiro teria que construir, efetuar a utilização e também se custear.

Transpusesse a Serra do Mar no ponto mais conveniente e no espaço compreendido entre essa serra e o Rio Paraíba se dividisse em dois rumos, um dirigiria para Cachoeira, em São Paulo e outro ao Porto Novo do Cunha, nos limites do Rio de Janeiro e Minas Gerais. (MATOS, 1990, p.68).

Entre os anos de 1855 e 1858, foi concluída a primeira seção até Belém, e inaugurada em 1858. *Quando chega nesse ponto aparecem as dificuldades para cruzar a serra. A transposição da serra requereu uma série de treze túneis, um dos quais com mais de dois quilômetros de extensão. Em 1863 inaugurava-se a estação de Rodeio* (MATOS, 1990, p.68).

Com o encampamento da companhia pelo governo, o traçado original foi alterado, ao invés de seguir em direção a Vassouras, a linha rumou para Barra do Pirai. Essa pequena cidade foi incorporada pela via ferroviária no ano de 1864. Nesse novo local ocorreria a bifurcação. O governo, com quase 90% do capital da companhia, relacionou a empresa junto ao Patrimônio Nacional. Com a gerência do Estado essa empresa seria a mais importante do ramo ferroviário do Brasil.



Figura 19:
Boca Túnel
Grande. Serra do
Mar, 2.238m de
extensão.

Rumando em Direção a Minas Gerais, no ano de 1867 atingiu Entre-Rios (atualmente Três Rios/RJ) e, em 1871, o Porto Novo do Cunha na província de Minas Gerais. O trecho entre Entre-Rios e Independência em Minas Gerais cortaria toda a província de Minas Gerais. No quadro a seguir temos os anos e as localidades atingidas pela ferrovia.

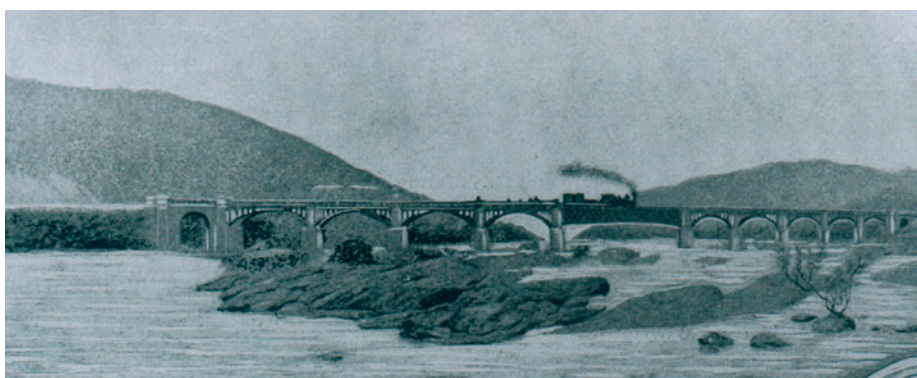


Figura 20:
Ponte do Paraíso.
Linha do Centro
sobre o Rio Paraíba
do Sul.

ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II (1858-1889)

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL (1889-1963)

Data	Seção	Km
29/mar/1858	D. Pedro II a Queimados	48278
08/nov/1858	Queimados a Belém	61749
12/jul/1863	Belém a Paulo de Frontin	85501
07/ago/1864	Paulo de Frontin a Barra do Piraí	108222
18/jun/1865	Barra do Piraí a Vassouras	28528
11/ago/1867	Vassouras a Paraíba do Sul	187231
13/out/1867	Paraíba do Sul a Três Rios	197613
31/out/1875	Três Rios a Matias Barbosa	252681
30/dez/1875	Matias Barbosa a Juiz de Fora	275067
01/fev/1877	Juiz de Fora a Santos Dumont	324050
27/jun/1880	Santos Dumont a Barbacena	378192
28/out/1881	Barbacena a Carandaí	419652
15/dez/1883	Carandaí a Lafaiete	462278
16/jul/1887	Lafaiete a Itabirito	523535
13/fev/1891	Itabirito a Sabará	582424
06/abr/1893	Sabará a Santa Luzia	610381
17/jun/1895	Santa Luzia a Pedro Leopoldo	648023
14/set/1896	Pedro Leopoldo a Sete Lagoas	684335
05/ago/1904	Sete Lagoas a Cordisburgo	743467
05/ago/1905	Cordisburgo a Curvelo	797297
15/mar/1906	Curvelo a Corinto	852175
28/mai/1910	Corinto a Pirapora	1005940
Ano de 1922	Pirapora a Independência	1007873

Fonte: NUNES, Moacyr Baeta

Diante da expansão globalizante do capital inglês no século XIX, de uma forma ou de outra, essa modernidade chegaria a terras mineiras. A ferrovia entrou em Minas rasgando montanhas com túneis, abrindo vales, espalhando vapor e ruído industrial. Esse era um traço

desta modernidade. As linhas ferroviárias e se espalharam pelo Brasil nas últimas décadas do século XIX de Pernambuco ao Rio Grande do Sul. Porém a maior concentração permaneceu na atual Região Sudeste.

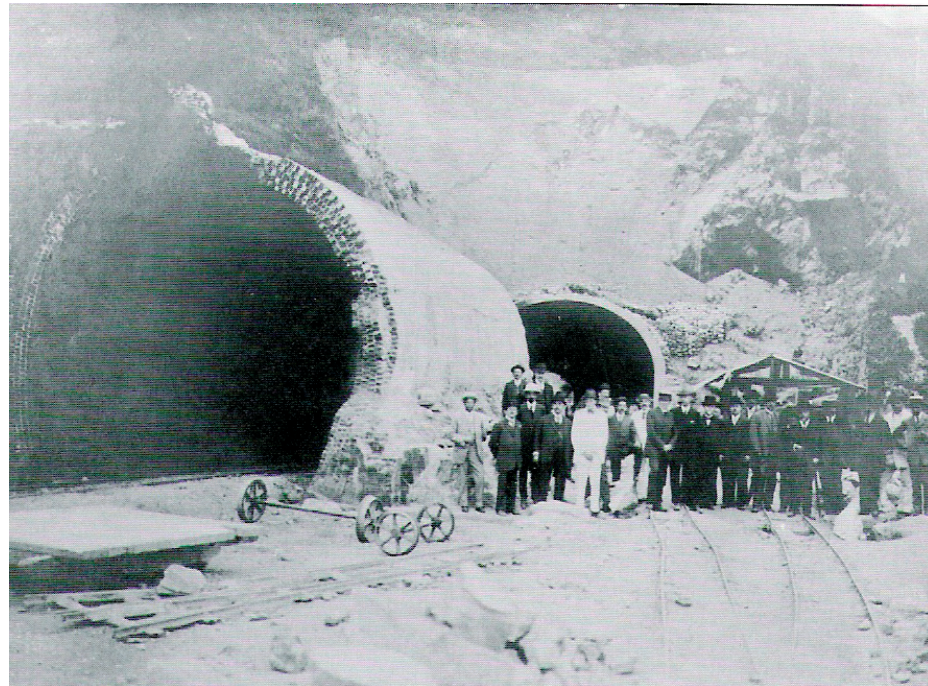


Figura 21:
Grupo de visitantes
às obras de dupli-
cação da Linha na
Serra do Mar.

Firmando-se no Vale do Paraíba, a ferrovia ligou as províncias do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais uma região que se enriqueceu com o café. Antigos portos para o escoamento de café, como os de Parati ou Ubatuba, ficaram relegados ao esquecimento, estavam distantes das linhas de trem. O porto do Rio de Janeiro era o mais importante pelo fato de ser o principal ponto de ligação. Onde prosperava o café, a ferroviária seria necessária.

3.1.1 | A ESTRADA DE FERRO EM MINAS GERAIS

Falar sobre a ferrovia em Minas Gerais é falar sobre as origens da Ferrovia no Brasil. Não teria como um país como o Brasil de tradição colonial europeia ficar isento das transformações tecnológicas empreendidas na Europa. Independente das conjunturas, dos deslumbres em torno da idéia de progresso o fato é que no início da década de 1870 a ferrovia chegou a Minas Gerais.

Minas teve contato com essa modernidade industrial, em um ambiente rural, arcaico e conservador.

Quando o trecho atingiu a cidade de Entre-Rios, ainda na província do Rio de Janeiro, no ano de 1867, começou a construção em direção à província de Minas Gerais. Esse novo trecho sairia de Entre-Rios, passaria por Juiz de Fora, Barbacena, Conselheiro Lafaiete e Sete Lagoas.

Os estudos para a implantação das vias datam de 1866, com o trabalho de John Whitaker para o traçado da Estrada de Ferro D. Pedro II nas seções de Minas Gerais. Já de início uma dificuldade foi encontrada. Como seria a transposição da Serra da Mantiqueira, para alcançar Barbacena, cidade importante por ligar três vales de rios: o Doce, São Francisco e o Grande. Para cruzar a Mantiqueira, Whitaker sugere dois itinerários. O primeiro seguiria a via da já conhecida rota do Caminho Novo, pelo Vale do Paraibuna e a segunda seria recorrendo ao Vale de Parapitinga e atingindo o Vale do Rio Grande do outro lado da serra.

A solução foi encontrada por Mariano Procópio Ferreira Lage, que assumiu a Presidência da Estrada de Ferro D. Pedro II entre 1869 a 1871. Antes de apontar a solução encontrada por Mariano Procópio, vale mencionar a atuação desse mineiro no sistema de transportes.

Proprietário da importante Fazenda Fortaleza de Sant'Ana, em Goianá, então Município de Rio Novo, Mariano Procópio Ferreira Lage sentia de perto as grandes dificuldades no escoamento de seus produtos. Preocupou-se então, com o estabelecimento de uma via de comunicação em condições e a exploração de meios de transporte, por um prazo relativamente longo. (BASTOS, 1975, p.27).

Sentindo toda essa dificuldade de escoamento, e depois de uma viagem a Europa e aos Estados Unidos, encaminhou um relatório completo sobre a situação das

rodovias que vira. Requeria, desta maneira, a concessão para implantar a sua rodovia. Atendendo ao *seu pedido*, no ano de 1852, um Decreto-Lei aprovava seu pedido para transformar-se, em meados desse século, na Estrada União e Indústria, a primeira grande via carroçável construída no Brasil (LATIF, 1939, p.61-62).

Fundou para tal empreendimento a Companhia União e Indústria, iniciando a construção da estrada no ano de 1856, sendo:

[...] a primeira via para transporte rodoviário que se construiu no Brasil, dentro do que preceituava a técnica então vigente. Ligava Juiz de Fora a Petrópolis, com 144 quilômetros de extensão, assim distribuídos: 96,00 Km no Estado do Rio de Janeiro e 48,00 Km no Estado de Minas Gerais, àquela época províncias. (BASTOS, 1975, p.28).

Essa estrada pavimentada com macadame, desenvolveu as suas margens uma estrutura de apóio aos viajantes com pastagens, estábulos, armazéns e paradas para as carruagens no trecho entre Juiz de Fora e Petrópolis que poderia ser percorrido em 12 horas, minimizando os quatro dias gastos anteriormente.

Os custos iniciais para a construção foram de 700.000 libras, conseguidas com banqueiros de Londres (GRAHAN, 1973). Esse exemplo mostra a subordinação da modernização brasileira ao capital inglês. A Inglaterra não estava interessada em rodovias. Inaugurada no início da década de sessenta do século XIX, já por volta de 1865, já denotava um precoce fracasso. Entre as causas, o avanço da Estrada de Ferro D. Pedro II e a ausência de um rendimento compensador e regular das vias carroçáveis. Aproveitando a sua experiência com essa rodovia, Mariano Procópio assume a presidência da D. Pedro II, em 1869.

Na sua gestão inaugurou algumas pequenas estações, Santa Fé, Chiador e Sapucaia, além de intensificar a construção do ramal para São Paulo. Ainda fez a

seguinte previsão para transpor a Serra da Mantiqueira. Segundo Mariano Procópio:

O ponto de depressão mais pronunciado nessa cordilheira é o denominado João Ayres, e que essendendo-se o Vale do Paraibuna em direção quase reta a esse ponto, é por conseguinte esse o caminho mais curto para o Rio das Velhas, atravessando o centro mais povoado e industrial da Província de Minas. (DAVID, 1985, p.23-24).

Quando a ferrovia chegou ao pé da serra foi justamente esse caminho percorrido.

No ano de 1875 a Dom Pedro II atingiu a cidade de Juiz de Fora. A partir desse ponto a ferrovia integrou o centro ao litoral. Atingindo pequenas vilas, cortando fazendas, que ganhavam divisões espaciais. A ferrovia simbolizava um pouco de esperança. Um possível desenvolvimento para cada povoado. Mesmo que o sistema não tenha atingido o lucro que intencionava. Mesmo com todas as críticas ao modelo europeu, o fato concreto é que o trem alterava radicalmente o sertão arcaico, escravocrata e latifundiário do café. Se por um lado o café sustentava a região, a ferrovia introduzia o progresso material e a modernidade litorânea. Acompanhada pelo telégrafo e correio facilitando a circulação de informações e notícias.

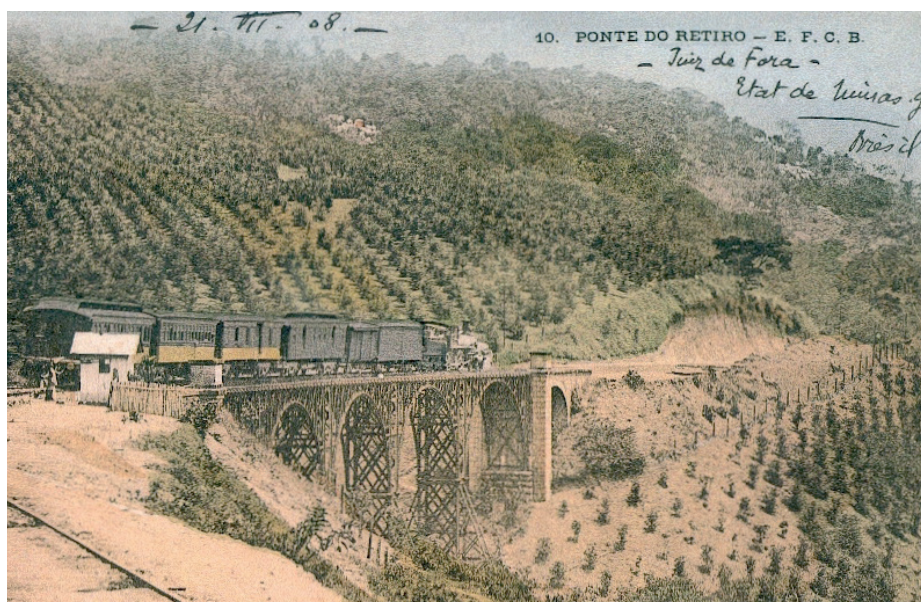


Figura 22:
Viaduto do Retiro.

Mas não seria apenas a Estrada de Ferro D. Pedro II a mudar o quadro da Região da Zona da Mata Mineira. Em 1871, partindo de Porto do Cunha às margens do Paraíba uma outra ferrovia seria implantada em Minas: a “Companhia Estrada de Ferro Leopoldina”, conhecida também como *Leopoldina Railway*. O início da construção data de 1873, partindo de Porto Novo e atingindo a cidade de Leopoldina em 1877; desta cidade as linhas se prolongariam para várias cidades e vilas da região, como: São Geraldo, Itabira do Mato Dentro, Alto-Muriaé. Em 1884 compram a Companhia União Mineira com os trechos de Serraria e Guarani e o ramal do Rio Novo. O poder econômico da Leopoldina, nos anos 80 do século XIX, trouxe sérios problemas para a companhia.

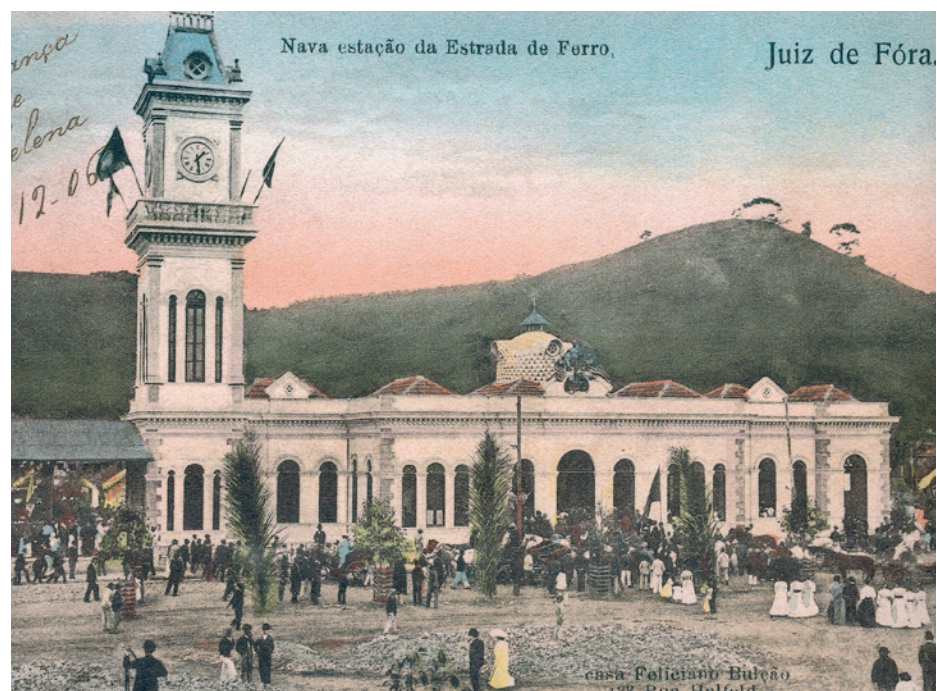


Figura 23:
Primeira estação de
Juiz de Fora - MG,
inaugurada em
1875.

Apesar de fundada por brasileiros e de ter atingido um crescimento rápido. A companhia comprava várias linhas. Essa incorporação de diferentes trechos acarretou endividamentos e embates administrativos, como nos lembra o engenheiro Feliciano de Souza Aguiar: *Em 1890 adquiriu a “Companhia E.F. Leopoldina” várias linhas, a saber: Carangola, ramal de Itabapoana, ramal de Patrocínio, Araruama (tronco), estrada de ferro Grão*

Pará, Norte, Juiz de Fora e Piau, Central de Macaé [...] (AGUIAR, 1948, p.3). Como consequência, a Companhia trabalhava com vários tipos de bitolas e um confuso gerenciamento, o que provocou sua decadência e rapidamente se dissolveu. Os ingleses que detinham o poder das hipotecas encamparam a Leopoldina *Railway Company*. Com a reestruturação interna, a empresa chegou a atingir um relativo sucesso devido ao controle inglês.

A partir dos anos de 1880, os ingleses passaram a adquirir várias empresas, no lugar de liberar financiamentos, aumentando definitivamente a sua influência no sistema ferroviário brasileiro. De acordo com Grahan (1973), ao final da década de 1880, os ingleses possuíam 11 companhias de estradas de ferro, número que depois chegaria a 25 companhias.

Outra ferrovia que sofreu intervenção do capital inglês foi a “*Minas and Rio Railway, Ltd.*”, fundada em 1880 pela aquisição de uma concessão pelos ingleses. Mas para esse domínio inglês a ajuda dos brasileiros foi essencial.

Usualmente, um brasileiro conseguiu uma Concessão do governo oferecendo-a então à venda na Inglaterra. Promotores ou “diretores profissionais”, como foram chamados pelo “Rio News”, organizaram rapidamente companhias para poderem comprar as concessões [...] essas acusações, no entanto, não se aplicam inteiramente às regiões cafeeiras, onde um Eldorado fora realmente encontrado. (GRAHAN, 1973, p.64-65).

Como observa Grahan, o café nas regiões paulista e mineira detinha, ainda, força econômica para financiar ou atrair investimentos. A *Minas and Rio Railway Company, Ltd.*, ligava a cidade de Cruzeiro (Província de São Paulo) a três Corações (Minas Gerais).

A construção das ferrovias em Minas não enfrentou apenas um relevo acidentado. Algumas companhias

apresentavam uma certa autonomia e interesses específicos para a implantação de um trecho. Na mesma região do sul de Minas foram construídas a Estrada de Ferro Sapucaí (1891) e a Estrada de Ferro Mozambinho (1892). No início do século XX, as duas ferrovias se debatiam com a decadência, sendo encampadas pelo Governo Federal em 1910, que organizou a Companhia de Estradas Federais - Rede Sul Mineira. Além das duas citadas acima, essa companhia federal encampou também a *Minas and Rio Railway Company* para formar a Rede Sul Mineira. Quando explodiu a Primeira Guerra Mundial, o funcionamento da Sul Mineira foi totalmente afetado. No ano de 1922 o governo mineiro fez o arrendamento da ferrovia.

Por fim, Minas contava ainda com a Estrada de Ferro Vitória a Minas. A intenção primordial seria o escoamento da produção do café e madeira do Vale do Rio Doce (MG) até o porto de Vitória (ES). A ferrovia alcançou o território mineiro em 1907, na cidade de Natividade do Manhuaçu, atual Aimorés. Contou também a região mineira com a Estrada de Ferro Oesse de Minas, inaugurada no ano de 1880.

3.2 | O CAFÉ E A ZONA DA MATA MINEIRA

O café foi introduzido no Brasil no ano de 1727. Retornando de uma expedição militar à Guiana Francesa, o Sargento-Mor Francisco de Melo Palheta, depois de experimentar uma xícara de café, e apreciado por demais a bebida, pensou em trazer a bebida para o Brasil. Porém era proibida a venda de sementes e mudas de café para os portugueses. De forma inesperada recebeu um discreto presente da esposa do Governador francês Claude d'Orvilliers. Para a sua surpresa o presente consistia em algumas sementes e cinco mudas de café (LAPA, 1998).

Se esse presente foi feito por solicitação de Francisco de Melo Palheta ou como uma cortesia da esposa do governador francês, essa história permanece em

mistério. Mas é a partir desta “obra do acaso” que iniciou a nossa história com o café. Chegando ao Pará, as sementes e as mudas se multiplicaram. No decorrer de todo o século XVIII, sementes e mudas circularam pelo Brasil, alcançando o Nordeste e o Estado do Maranhão, Ceará, Pernambuco e Bahia, aportando no ano de 1760 na cidade do Rio de Janeiro e mais tarde se instala nos solos férteis do vale do Paraíba. Nas últimas décadas do século XVIII, o café provocou um surto de crescimento e enriquecimento desta região.

A experiência adquirida com a monocultura canavieira nas costas brasileiras foi fundamental para o desenvolvimento do café. A mão-de-obra era escrava e o sistema de estocagem, o mesmo dos engenhos de açúcar. *Com efeito, a terra era o único fator de produção abundante no país.* (FURTADO, 1961, p.132). E o café se transformou no novo produto para alavancar uma economia decadente com a retração da produção do açúcar bem como a escassez do ouro nas Minas Gerais. Apesar da sua expansão pelo século XVIII, o consumo continuava eminentemente regional. Foi só na virada do século XVIII para o século XIX, e no decorrer desse, que o café se expandiu e ganhou força como a principal força motriz das exportações brasileiras.

No primeiro decênio da independência o café já contribuía com 18 por cento do valor das exportações do Brasil, colocando-se em terceiro lugar depois do açúcar e do algodão. E nos dois decênios seguintes já passa para primeiro lugar, representando mais de quarenta por cento do valor das exportações [...] ao transformar-se o café em produto de exportação, o desenvolvimento de sua produção se concentrou na região montanhosa próxima da capital do país. (FURTADO, 1961, p.133).

Um outro fator importante foi o aumento da importância do café dentro do mercado internacional, se transformando no “ouro verde” brasileiro. Essa etapa denominada por Celso Furtado (1961) como a da “gestação de economia cafeeira”, permitiu a ascensão de uma nova

classe empresarial, que assimilou hábitos e costumes bastante distintos dos períodos anteriores. Primeiramente a proximidade das fazendas com a capital e por outro lado a transferência da corte para o Rio de Janeiro, que influenciou os hábitos coloniais.

Outra diferença apontada por Furtado (1961) é que os interesses que determinaram o ciclo do açúcar se localizaram externamente à colônia, em Portugal ou Holanda. A economia cafeeira, se intensificou em um período posterior à independência do país, habilitando um grande número de homens à prática comercial, sedimentando uma conexão entre produção e comércio. Como salienta Furtado, a preocupação desses produtores seria: *aquisição de terras, recrutamento de mão-de-obra, organização e direção da produção, transporte interno, comercialização nos portos, contatos oficiais, interferência na política financeira e econômica.* (FURTADO, 1961, p.135).

Essa classe economicamente emancipada fortaleceu-se a partir do momento que uniu interesses econômicos e políticos em uma mesma esfera de domínio. O poder se centralizou nas Províncias do Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo. Quando o café atingiu o interior do Rio de Janeiro, a cidade de Resende *seria a vertente das grandes culturas do Vale do Paraíba, mata mineira e chapadões paulistas, no chamado Norte de São Paulo.* (LAPA, 1998, p.26). Para o desenvolvimento da lavoura do café, grandes áreas foram devastadas; as matas nativas extraídas ou queimadas para a obtenção de um solo limpo para o plantio.

Com o ouro escasso nas regiões centrais da Província de Minas Gerais e o homem convencido da sua decadência, encontrou como saída a agricultura. As práticas agrícolas promoveram o crescimento do Vale do Paraíba, na primeira metade do século XIX. O café provocou um aumento demográfico, e essa região se viu cheia de mineiros em busca de terras para o plantio.

Toda a vasta zona dos municípios de Resende, Barra Mansa, Barra do Pirai, Vassouras, Valença, Paraíba do Sul, Carmo, Pádua, Itaocara, Monte Verde, São Fidélis, cobriu-se de mineiros que, nos finais do século XVIII e começo do século XIX, abandonaram a mineração. Em 1840, Francisco Leite Ribeiro relata a Gardner: "Os apelidos Monteiro de Barros, Teixeira Leite, Bastos, Pita de Castro, Barbosa de Castro, Vieira de Resende, Dutra, Corte Real, Moreira de Faria, Campelo, Lobato e tantos outros que ainda hoje figuram entre os fazendeiros dessa região, indicam a descendência de famílias mineiras da época mineradora." Honório Silvestre descreve-nos o movimento demográfico, chamando a atenção para a circunstância de que o café não prendeu os montanhese no território fluminense. Esse os levariam às Florestas da Mata, campo escolhido para o desdobramento das novas energias. (MERCADANTE, 1973, p.26).

Em meados do século XIX, saindo de uma realidade já marcada pela decadência do café no Vale do Paraíba, a região da Mata recebeu grupos populacionais, *transpunha-se a metade do oitocentos, grupos começaram a chegar do Paraíba. Filhos e netos de mineiros regressavam à província paterna. Os cafezais exaustaram o solo fluminense e tragando terras, avançavam a dentro* (MERCADANTE, 1973, p.11). Da fluência desses grupos em busca de terra, mais aqueles que se localizavam ao longo das vias do Caminho Novo, articularam o início da Zona da Mata Mineira.

Esses migrantes do vale do Paraíba não foram os primeiros a pisarem na Zona da Mata Mineira. As notícias de investidas de expedições européias na região datam do ano de 1531. Quatro portugueses saíram do Rio de Janeiro e adentraram a região (MERCADANTE, 1973). Após cruzarem a Serra dos Órgãos, chegaram ao Vale do Paraíba e caminharam até terras mineiras. Outras notícias correntes, porém esparsas, narravam que no decorrer da segunda metade do século XVI, visitas esporádicas foram feitas por aventureiros nas regiões da mata. Brás Espinhosa partiu em busca do ouro em 1554.

Na seqüência, Vasco Rodrigues Caldas, que pretendia atingir a Bacia do Rio Doce. Porém, a mais significativa investida foi a promovida pelo sertanista Garcia Rodrigues Paes que partindo da Borba do Campo atingiu a Serra da Mantiqueira, como foi abordado no primeiro capítulo (ver 1.6).

Índios da tribo dos puris também habitavam a região entre os rios Paraibuna e Pomba. Completando a paisagem, uma densa vegetação tomava conta de toda a região. Matas fechadas a subir e descer montanhas num intrincado mundo habitado por animais e índios. É interessante ressaltar que, apesar da proximidade com a costa fluminense, a região não foi a primeira ocupada e povoada. Não existiam reservas de ouro como nas partes centrais da Capitania de Minas Gerais. Essa ocupação tardia preservou a vegetação fechada das matas.

Durante o ciclo do ouro a corte portuguesa privilegiou apenas uma via para escoamento do ouro, e a zona da mata isolada ficou conhecida como Áreas Proibidas, sendo impedida a abertura de vias através da densa vegetação (MERCADANTE, 1973). Dessa área isolada originou-se o nome Zona da Mata, a qual se contrapunha as áreas já devastadas pelo ciclo da mineração (VASCONCELOS, 1999). Mercadante (1973) e Heraldo Lima (1981), entenderam a ocupação da Zona da Mata Mineira como uma movimentação interna depois da decadência do ouro no centro da província. A lavoura de subsistência já existente foi sendo paulatinamente substituída pelas grandes lavouras de café.

Com a decadência do ouro, a apropriação de novas áreas se fez necessária. O lesse da capitania foi sendo ocupado e logo foi ganhando importância. Com a demanda humana na região principiou-se o surgimento de povoados além das margens do Caminho Novo. O crescimento populacional da região tornou-se expressivo. *Em 1822 contava com 20 mil habitantes, em 1872 com 254 mil e em 1890, com 430.* (LIMA, 1981, p.13). Nesses novos locais o outrora esplendor barroco, foi sendo substituído

por um estilo de vida rústico. Foram erguidos ranchos que no máximo serviam para abrigar os pertences para a vida cotidiana e simplória, como é mencionado pelo viajante Charles James Fox Bunbury:

No dia 28, partindo com uma espessa neblina, atravessei a ponte, entrei na Província de Minas Gerais e em cerca de quatro horas cheguei ao Registro de Matias Barbosa, que era antigamente um posto policial, para exame de passaportes e da bagagem dos viajantes vindos das Minas. Agora, porém, esse posto foi abandonado, e segui para um lugar chamado Ribeirão da Viúva, onde me alojei num rancho; o quarto que me mostraram dentro da casa era intoleravelmente sujo e tinha mau cheiro. Um rancho consiste apenas num telhado de madeira apoiado em postes, sem paredes. Um grupo de muleteiros tinha acampado do outro lado desse lugar e à noite a trêmula do seu fogo, refletindo no teto, produzia um belo efeito. (BUNBURY, 1981, p.56).

O intenso trânsito para o escoamento do café pelo Caminho Novo até o Porto de Estrela, nas proximidades do Rio de Janeiro introduziu essa cultura na Zona da Mata Mineira. Os próprios tropeiros se incubiram de levar as sementes e mudas de café para as propriedades as margens do Caminho Novo até atingir a Mantiqueira. A região aflorou entre o surto decadente do poder do ouro e a crise do sistema dos barões de café do Vale do Paraíba.

Depois, desta primeira acomodação, por volta dos anos de 1830, o café tornou-se o principal produto de exportação de Minas Gerais (Lima, 1981). Uma rápida política de desmatamento se desenvolveu na Zona da Mata Mineira, na procura por solos férteis para o cultivo. Segundo Lima (1981), todo esse crescimento estaria vinculado a três fatores, compreendidos pela: obtenção fácil das terras para cultivo: da mão-de-obra farta com a decadência das regiões mineradoras e o preço cada vez maior que o café ia atingindo no mercado externo. Esse crescente interesse, por parte do mercado internacional, pelo “ouro

verde”, estava intimamente ligado às transformações que vieram com a modernidade industrial.



Figura 24:
Escravos carregando sacas de café, Jean Baptiste Debret.

A expansão da economia de mercado é peculiarizada, por sua vez, pela Revolução Industrial, com suas conjunturas favoráveis, com o crescimento demográfico acompanhado pela rápida difusão do uso do café por grandes massas da população de todas as classes do mundo desenvolvido, onde justamente não há condições naturais favoráveis ao seu cultivo. (LAPA, 1998, p. 22).

A cultura do café na Zona da Mata Mineira absorveu a mão-de-obra ociosa do ciclo da mineração, bem como os caminhos já existentes por entre as montanhas. Esses caminhos foram utilizados para o escoamento do café até o porto, utilizando sempre o “lombo de mulas”. Esse sistema de transporte era precário.

O crescente interesse pelo café gerou a busca constante por novas terras, abriu caminhos. Como na época do ouro, o Caminho Novo foi instituído para agilizar o escoamento. Naquele momento o transporte realizado pelos tropeiros foi ficando cada vez mais inoperante. De acordo com Heraldo Lima: *até 1860 gastavam-se cerca de 30 dias numa viagem de ida e volta entre Santo Antônio*

do Paraibuna (Juiz de Fora) e o Rio de Janeiro (ALVIM apud LIMA, 1981, p.14-15). Na primeira metade do século XIX expandiu-se de maneira expressiva pelo vale dos rios Preto e Paraibuna, asenhorando-se das terras de Juiz de Fora e imediações e cobrindo estas áreas com extensos cafezais. Nesse período de expansão dos cafezais, os de Juiz de Fora dominam o Vale do Paraibuna.

Conjugam-se então condições favoráveis e mão-de-obra abundante para o desenvolvimento da empresa. Altitude e temperatura adequadas, solo fértil. (MERCADANTE, 1973, p.92).

Em 1861, o fazendeiro e proprietário de terras, Mariano Procópio Ferreira Lage, preocupado com o escoamento de seus produtos, inaugurou a Rodovia União e Indústria. Apesar do espírito empreendedor de Mariano Procópio, o transporte ferroviário era muito mais compatível que uma rodovia.

Logo depois, no trecho do caminho que galga a Serra da Mantiqueira, a garganta de João Aires permite nova fiscalização no Registro Velho. O caminho em sua variante pela serra da Estrela é remodelado, no começo do século XIX, para transformar-se, em meados desse século, na Estrada União e Indústria, a primeira grande via carroçável construída no Brasil. E essa, mais tarde, tal como a variante dita “por terra firme” no vale do Sant’Ana indicará o traçado da linha férrea. (LATIE, 1939, p.61-62).

Ficou evidente que esse empreendimento superava em muito as vias precárias nas quais muleiros transitavam na região. Só com o advento da Estrada de Ferro D. Pedro II e a Estrada de Ferro Leopoldina é que se tornou possível interligar toda a região da Zona da Mata e o escoamento até o porto. É importante destacar que a Estrada de Ferro D. Pedro II passava pela Zona da Mata se direcionando ao norte do país, ao passo que a Estrada de Ferro Leopoldina integrou as várias cidades da Zona da Mata.



Figura 25:
D. Pedro II
inaugura Túnel da
Mantiqueira.
Marc Ferrez, 1882.

O advento da estrada de ferro solucionou o aspecto precário destas vias, ao mesmo tempo em que a economia cafeeira introduziu Minas em um novo quadro capitalista. Como nos diz Mercadante: *para a Mata, o empório seria o Rio de Janeiro. Rasgam-se no último quartel do século as estradas de ferro ao interior.* (MERCADANTE, 1973, p.94). Essa modernidade ferroviária impulsionou a transformação do espaço dos antigos povoados; não seria só o trem, mas a luz elétrica, melhorias urbanas, organização política e econômica que se desenvolveram juntamente com o crescimento da produção do café.

3.3 | AS TRANSFORMAÇÕES URBANAS AO LONGO DO CAMINHO NOVO

Sobre o desenvolvimento urbano nas áreas que se estruturaram ao longo do Caminho Novo, e no assentamento da economia cafeeira, Mercadante (1973) estabeleceu cinco pontos. Para o autor, no século XVIII os primeiros a passarem pela região foram os forasteiros, pessoas que imbuídas pelo interesse no ouro, criaram mitologias e lendas e circularam pela mata, não formaram nenhuma área de povoamento. Antonio Candido identifica esses forasteiros anônimos como, *povoadores isolados não têm história senão na medida em que penetram, por uma razão ou por outra, na órbita do povoamento condensado*. (CANDIDO, 2003, p.76). Devido ao nomadismo ou isolamento, Candido encontra dificuldade para estudar a vida social pela falta de pertencimento a um núcleo de povoação com densidade suficiente para desenvolver uma vida social.

O segundo ponto trata dos núcleos de povoação das aldeias indígenas e o intercâmbio com o *catequizador, o foragido o viajante que se torna sedentário*. (MERCADANTE, 1973, p.83). Em terceiro lugar aparece o pouso, locais que nasceram ao largo dos caminhos, onde tropeiros pernoitavam, faziam trocas e encontravam outras tropas. O quarto ponto trata das fazendas originadas nas sesmarias ou mesmo aquelas que foram simplesmente apossadas por desbravadores dos sertões. Juntamente ao seu núcleo se relaciona o agregado *com permissão do dono para lavrar e viver, o posseiro, sem título, porém de fato ocupante, e muitas vezes seu proprietário após o pedido de usucapião*. (MERCADANTE, 1973, p.84).

O quinto e último ponto está nos núcleos fundados que surgiram no decorrer do século XIX. A configuração desses núcleos seria a própria definição da paisagem, constituída no século XVIII na Zona da Mata por pura dispersão. Essa paisagem que começou a delinear-se apresentou uma relação mais próxima entre os habitantes da região, que com doações construía a capela

para o santo padroeiro, e nas suas mediações ergueram o povoado.

As casas que se concentravam ao redor da igreja se transformava em empórios para abastecer os viajantes. A venda, bem como o pouso vão adquirindo uma importância fundamental na vida cotidiana que se esboça e gradativamente avançando e se afirmando em uma relação social que culmina com o encontro de fazendeiros e lavradores em torno da igreja e a reza aos domingos.

Nas proximidades do Caminho Novo, alguns povoados no início do século XIX foram lentamente adensando-se originando vilas e cidades. *O espaço natural do futuro povoado, assim como o do sítio ou fazenda, deveria possibilitar usufruto: estar em local salubre, dar acesso à água e possuir caminho de chegada transitável* (GHIRARDELLO, 2001, p.163).

Tal processo pode ser observado a seguir. No desenho 1, elaborado por Murilo Marx (1991) temos a formação das primeiras capelas como um patrimônio interligando várias Sesmarias.

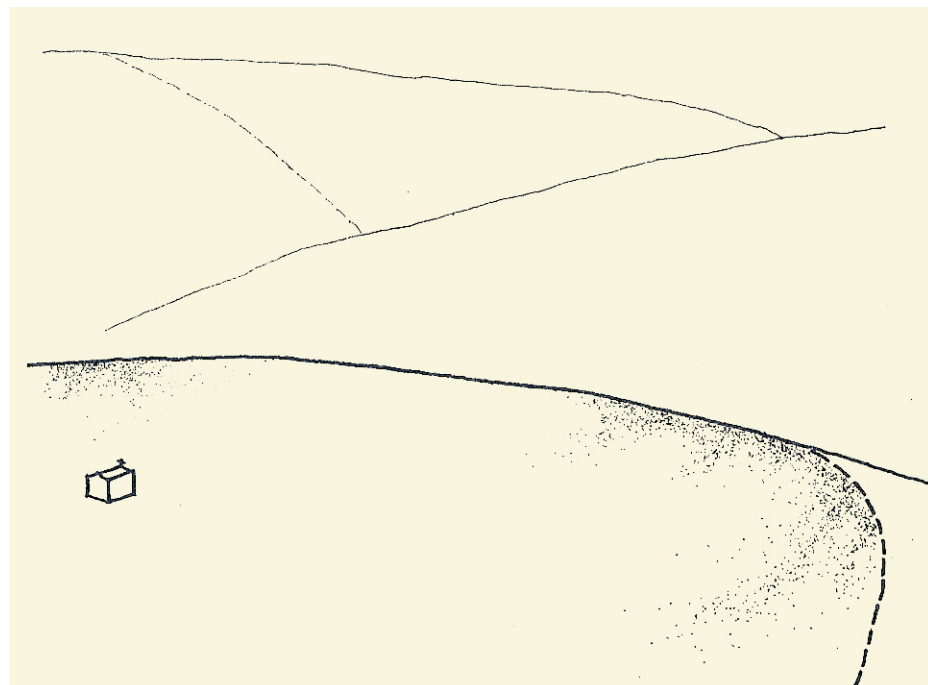


Figura 26:
Desenho I

No desenho II, a produção vai ficando mais estabilizada, com o início das relações sociais, do aparecimento de classes distintas. A capela interliga pequenas habitações, alterando a paisagem e estruturando uma pequena povoação.

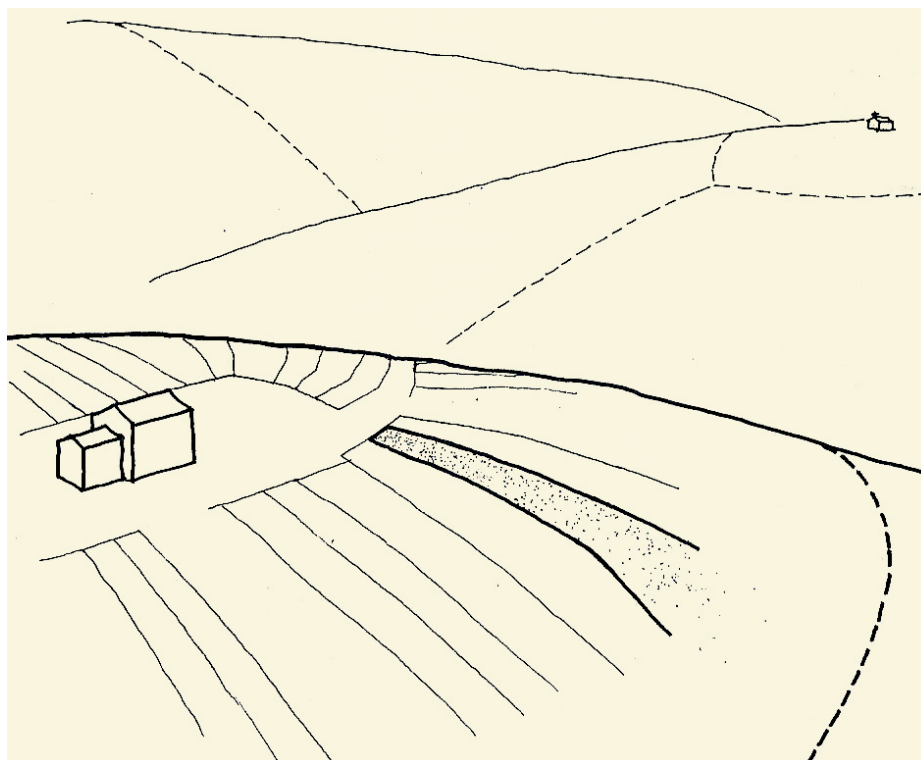


Figura 27:
Desenho II.

No desenho III, a pequena povoação adquiriu um delineamento mais próspero, é elevada à Vila e erguido seu pelourinho.

E no desenho IV aparecem os equipamentos urbanos mais estruturados, com uma nova vida urbana esboçada pela Casa de Câmara e Cadeia e a institucionalização fundiária.

Segundo Ghiardello (2001) os primeiros traçados são alterados devido à estrutura das cercas, realizadas com mourões de madeira. Só com as edificações simbolicamente evidentes (capelas, Câmaras Municipais) é que as primeiras vilas adquiriram um traçado mais linear e preciso. No século XIX esse traçado ficaria mais definido nos vilarejos ao longo do Caminho Novo.

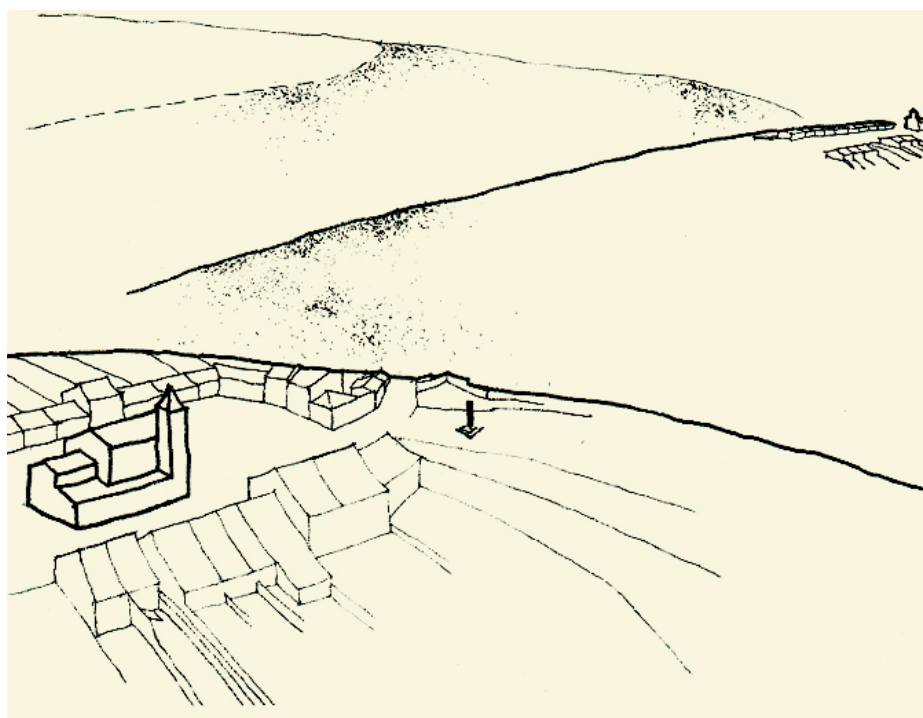


Figura 28:
Desenho III.

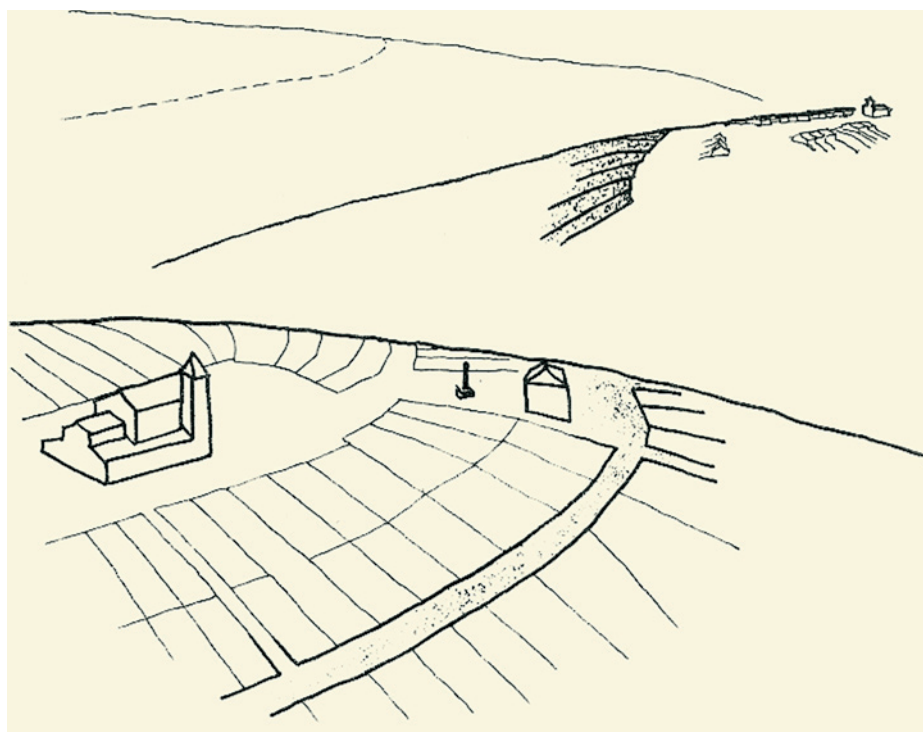


Figura 29:
Desenho IV.

O quadro abaixo demonstra a divisão das principais comarcas na Província de Minas Gerais em meados do século XIX. Pelo número de comarcas podemos perceber como a Província de Minas apresentava um número também de municípios.

1858 – DIVISÃO EM 18 COMARCAS

Comarcas	Locais
1 ^a	Comarca de Ouro Preto
2 ^a	Comarca de Piracicaba
3 ^a	Comarca do Rio das Velhas
4 ^a	Comarca de Serro Fino
5 ^a	Comarca de Jequitinhonha
6 ^a	Comarca do Rio São Francisco
7 ^a	Comarca do Paracatu
8 ^a	Comarca do Paranaíba
9 ^a	Comarca do Paraná
10 ^a	Comarca do Sapucaí
11 ^a	Comarca do Jaguari
12 ^a	Comarca do Rio Verde
13 ^a	Comarca da Baependi
14 ^a	Comarca do Rio das Mortes
15 ^a	Comarca do Rio Grande
16 ^a	Comarca do Indaiá
17 ^a	Comarca do Paraibuna
18 ^a	Comarca do Muriaé

Fonte: HALFELD, H. G. F. TSCHUDI, J. Ivan, 1998.

No início a urbanização se aplicava às áreas de mineração, no século XIX encontramos processos específicos em cada comarca, apresentando especificidades econômicas, políticas e culturais. Um processo urbano diversificado, e no caso das comarcas de Paraibuna e Muriaé temos o *café determinando o significativo dinamismo, que a partir da segunda metade do século XIX, experimentará a Zona da Mata* (PAULA, 2000, p.42).

Para iniciar, queremos destacar dois pontos ambíguos e complexos da teoria da arquitetura. Sobre o primeiro ponto Carlos Lemos diz:

Ao longo destas linhas tentaremos ver o que venha a ser arquitetura – a providência de uma construção bela [...]. A beleza é cogitação da estética, disciplina que, naturalmente, não é exclusiva da arquitetura e sim das artes em geral, e nesses caminhos e descaminhos do belo iremos nos perder tentando explicar o papel da arquitetura em nossa vida. (LEMOS, 2003, p.9).

Lemos relaciona e eleva a arquitetura a um problema estético do belo. Muitos tratados e especulações filosóficas se debruçaram em defini-lo. Então se retomamos Burke (1999) e Colquhoun (2004), encontramos nas ambições renascentistas o desejo de inovar o belo pela restauração do clássico via Alberti (1989).

Sobre o segundo ponto Colquhoun (2004), afirma que o conceito clássico de belo é permanente e sempre aparece na história da arquitetura ou de maneira evidente, ou subjetiva ou rondando como um fantasma, como no caso da arquitetura moderna.

Se essa problemática se faz presente no debate crítico contemporâneo, como seria o olhar renascentista português sobre uma sociedade não europeia com um sistema construtivo não canônico?

Os estudos etnográficos recentes esclarecem um pouco esses dilemas:

A arquitetura, sendo uma prática significativa e uma das expressões físicas de determinada cultura, é, assim como o homem, um artefato cultural, uma estrutura de significações por meio da qual o homem dá forma às suas experiências no tempo e no espaço e cujo fundamento

*se encontra principalmente vinculado ao simbólico.
(RIBEIRO, 2003, p.19).*

A arquitetura se efetiva pela apropriação do espaço de forma consciente e racional interferindo e animando esse espaço matérico. A partir do momento que a apropriação espacial é efetivada e funcionalizada passa a adquirir caráter simbólico e utilitário.

Esse elo entre espaço e simbolismo que a construção estabelece, propiciou um olhar distinto entre portugueses e índios. O status simbólico da beleza denota variantes, a arquitetura como metáfora simbólica, impoz escalas de valores culturais distintos no contato entre europeus e uma enorme variedade de etnias indígenas.

De um lado os portugueses com sua percepção de espaço européia e do outro a noção orgânica dos nativos. As primeiras edificações portuguesas foram os fortes, o “forte” simbolicamente assumia a dianteira da defesa européia, territorialista, capitalista, individualista e gananciosa. Em oposição, as edificações indígenas, cruas, rústicas, integradas e simbolicamente conectadas às suas necessidades funcionais.

As tendências mais comuns do pensamento artístico brasileiro assumem duas vertentes: aquela que valoriza o que é brasileiro, ou seja, uma tendência nacionalista e outra que se filia ao internacional pelo simples desejo de aproximação com o que é, supostamente civilizado (MICELL, 2003).

Nesta, o sentimento colonial se faz presente, perturbando nossas conquistas estéticas; na realidade, apesar de o país ser independente politicamente, a relação com os centros europeus será fundamental para a construção do nosso senso estético.

A esse modelo de apropriação - transformação do modelo europeu típico da trajetória estadunidense contrapõe-se a reiterada ambigüidade brasileira, sua incapacidade de

construir, a partir dos vários elementos que lhe conformaram uma autenticamente nacional – popular. (PAULA, 2000, p.91).

Encontramos esse pensamento de dependência cultural em Paula (2000). Quando o autor estabelece um paralelo entre o processo colonial brasileiro e o estadunidense, demonstra que a matriz capitalista inglesa transportada para a América do Norte foi ampliada. Os Estados Unidos ao longo do século XX consolidaram-se como a quarta hegemonia dos ciclos sistêmicos de Arrighi (1996) ou seja, expandiram ao máximo as noções capitalistas da matriz europeia.

O sistema colonial português não transportou e equacionou a formação europeia em diálogo com a africana e a indígena em coisas nossas. Mas, sim, separações estanques de domínios transitórios, surgindo em nós uma ambigüidade até hoje não resolvida no debate artístico, por um lado as assimilações europeias pelo simples fato de buscar o elo com o civilizado, e por outras atitudes de xenofobia e de um nacionalismo ufanista que em oscilações seculares compartimenta em *o estrangeiro x o nacional; o erudito x o popular; o arcaico x o moderno; o local x o universal; o regional x o nacional* (PAULA, 2000, p.91).

É dentro desta bipolaridade que as manifestações estéticas se apresentam no quadro brasileiro. Porém, essa bipolaridade é limitante e reduzida. Como é possível definir qual obra é mais brasileira: o prédio do Ministério da Educação do Rio de Janeiro ou se a Estação Mariano Procópio em Juiz de Fora. A Igreja São Francisco de Assis em Belo Horizonte ou a de São Francisco de Assis em Ouro Preto que é mais genuinamente nosso? Qual é mais nacional que a outra?

Queremos usar a noção de Walter Benjamin (1994) de que um fragmento do passado nunca vai ser como foi. É importante pensar essa arquitetura como o espaço apropriado, de acordo com as condições materiais.

Por si só, nesses primeiros séculos, a arquitetura assume um caráter de “mimese”. Ao mesmo tempo em que o colonizador introduzia a sua tradição, ela se transformava. Desde a apropriação dos materiais, a improvisação de técnicas construtivas. Percebemos essa bipolaridade no que diz Günter Weimer, da preferência por temas mais eruditos dentro dos conceitos de arquitetura. *A arquitetura popular, de forma genérica, não faz parte do imaginário dos arquitetos. Os dados disponíveis, em sua maioria, provam de levantamentos de outras áreas, especialmente as humanas.* (WEIMER, 2005, p. XXXVI).

Como vimos anteriormente (ver 1.2), duas formas de pensamento aportam no Brasil, de um lado, a tradição erudita dos letrados jesuítas, e de outro, o espírito rude da cultura dos descobrimentos. Em tempos coloniais do século XVI, esse componente produz estruturas rústicas, de pequenas habitações. A casa que o colonizador português introduziu no Brasil não apresentou uma variedade de tipologias, segundo Günter Weimer *pode ser citada a norma medieval portuguesa de que, respeitadas as ordenações a serem seguidas na apresentação exterior das casas, “porta para dentro cada um podia fazer segundo seu próprio desejo”* (WEIMER, 2005, p.195). As variações no caso das residências seriam porta e janela, meia morada e morada inteira. No período colonial existiu também um grande número de construções rurais, particularmente nos Engenhos.

Em paralelo a essa produção nordestina, surgiu outra, menos esplendorosa mas nem por isso menos significativa, no sul da colônia, entre o Espírito Santo e o Paraná. As dificuldades de navegação e a distância da metrópole não permitiram que os engenhos sulinos acompanhassem o desenvolvimento dos engenhos do Nordeste. (WEIMER, 2005, p.299).



Figura 30:
Casa do
bandeirante.

Avançando um pouco mais no planalto de Piratininga, surgiu uma forma singular. A sociedade bandeirante criou uma moradia, que, segundo Weimer (2005), representa a verdadeira síntese de influências africanas, portuguesa e indígena. Para o autor, o tipo de técnica construtiva para as paredes e o tipo de abertura inserida nas mesmas seria africano. A disposição da planta baixa e o tipo de cobertura portuguesa e a área destinada ao preparo dos alimentos, aberta, seria uma influência indígena. Essa leitura híbrida feita pelo autor reforça a tese da mestiçagem que vai se processar no planalto de Piratininga (SAIA, 1978). E para Weimer essa casa não seria apenas mameluca, mas muito mais híbrida, com cruzamento inesperado de culturas. Para os interessados em aprofundar o debate indicamos os já citados, Saia (1978) e Weimer (2005).



Figura 31:
Casa de pau-a-pi-
que com estrutura
portante em ma-
deira.



Figura 32:
Registro do
Parabuna

A partir da experiência bandeirante, foi importante para as primeiras concepções para as moradias em terras mineiras. Logo, com o desenvolvimento da cultura mineiradora ocorreu a criação das primeiras vilas. *Os lugarejos escolhidos para as primeiras casas comerciais prosperam rapidamente, e os povoados mineiros surgem como amparo ao trabalho das lavras* (LATIF, 1939, p.109). Latif nos fala sobre estas primeiras construções mineiras.

Junto às primeiras lavras, com o tempo, esboroou-se o barro da primitiva “casa de sopapo” e desapareceram as varas de “pau-a-pique”, devoradas pelo fogo. Emergindo do mato ralo, ficaram, entretanto, marcando a morada do primeiro minerador ainda semi-nômade, alguns altos pés de araucárias. [...] da casa que, em local mais bem escolhido, foi construída em substituição à primeira choça [...]. (LATIF, 1939, p.101e104).

A organização das primeiras vilas correspondeu a um conjunto de assentamentos lineares com a idéia de uma “aldeia – rua” (WEIMER, 2005). Com a presença portuguesa para a fiscalização do quinto a noção militar de urbanismo passou a influenciar o ordenamento. Em outras localidades, como na Vila do Príncipe (atualmente Cidade do Serro), houve uma liberdade maior

na ocupação espacial, permitindo uma ausência de linearidade para a disposição das construções. Essa disposição mais dinâmica, intercalada por uma generosa vegetação, criou uma ambientação bem agradável para uma região de clima quente (WEIMER, 2005).

As construções do início da história de Minas eram simplificadas. A mudança de hábitos interferiu nas construções no decorrer do século XVIII na vida cotidiana. O vidro transparente foi introduzido nas janelas e transformando as varandas em verdadeiros jardins de inverno. Em função das atividades diárias os casarões apresentam um só piso e pilastras para manter o aspecto linear devido aos desníveis do chão.

Na frente da casa corre a varanda, encaixada entre a capela e um pequeno quarto ou depósito, onde, apeado o senhor e logo desarreada a besta, guarda-se o lombilho de couro com desenhos e ornatos de prata lavrada. Fica ali, bem à vista, sobre o seu cavalete de madeira, um dos símbolos da vida senhorial. (LATIF, 1939, p.104).

A construção divide-se nitidamente em duas partes. Na frente, junto à varanda e a capela, estão a sala de visitas e os quartos para hóspedes. O acesso às outras dependências – sala de jantar, quartos de habitação, cozinha, etc. – faz-se por um corredor interno munido de uma porta que separa inteiramente a casa em duas partes. A construção enquadra uma área ou mais comumente, dispõe-se em U. Sobre a área interna abrem-se as dependências ligadas por uma estreita varanda, levemente construída de madeira, e que serve apenas como meio de comunicação.

A esses pátios, mal nivelados e toscamente calçados, acorrem os porcos à espera de restos da cozinha que lhes são ai mesmo atirados. (LATIF, 1939, p.105).



Figura 33:
Igreja de São Francisco de Assis, Ouro Preto - MG.

Um outro tipo de destaque da arquitetura mineira foi a religiosa. Em alguns casos estas obras arquitetônicas envolviam o trabalho leigo e o acessoramento das ordens religiosas. Algumas igrejas foram construídas sob a direção direta das ordens religiosas ao passo que outras pelas ordens terceiras, que compreendiam as irmandades e confrarias. Como nos informa Latif:

O local da primitiva capela, situada bem à vista das várias minerações, como um marco em cima do morro a lembrar as reuniões de domingo, já não serve como núcleo para as futuras vilas que se esboçam. O casario desce então para o vale, procurando local mais apropriado ao

seu desenvolvimento, e deixa lá no alto a mancha branca da capelinha como a lembrança dos fessejos passados. (LATIF, 1939, p.109).

E nesse momento, foi constituído o que existe de mais significativo diante da arquitetura mineira segundo o cânone barroco. Na visão de Latif, o barroco é:

A arquitetura da Renascença Ibérica, implantando-se em terras novas da América, transforma-se numa manifestação “ultra-barroca”. O sentimento decorativo exalta-se na exuberância caótica da terra virgem e atinge o paroxismo. E, às vezes, de tão profuso – a ponto de procurar revestir a construção toda de um manto contínuo e uniforme – acaba por se anular pelo próprio excesso. (LATIF, 1939, p.135).

Mas, controvérsias a parte, não podemos negar uma produção significativa nas Minas Gerais. E por outro lado, se o ecletismo não era bem visto aos olhos modernistas, o barroco brasileiro foi de fundamental importância para a revisão que ocorreu no período do neocolonial, nos anos 20 do século XX. O olhar de Lúcio Costa seria totalmente generoso com esse estilo.

O importante é que houve em Minas uma arte peculiar, animada por um mesmo espírito, como afirmou Lúcio Costa ao dizer que “um foco ideológico comum atuou simultaneamente sobre as obras de talha e pintura, ambas concebidas segundo os mesmos princípios de composição”. Ao que acrescenta Rodrigo M. F. de Andrade: “Arquitetos, entalhadores e pintores tiveram a movê-los uma idêntica intenção plástica, cujos efeitos se traduziram em formas definitivamente peculiares no interior das igrejas mineiras do período.” (DEL NEGRO, apud TORRES, 1958, p.15).

E nesse sentido seria inegável o papel da produção mineira para o século XVIII. Existem várias teses que defendem a idéia que na região se desenvolveu um suposto nativismo.

*Em paralelo ao nativismo personificado no Aleijadinho, o espírito reinou, entretanto, nunca desistiu de construir “corretamente”. As plantas que vinham de Portugal eram desnaturadas na execução, sem que desaparecessem, entretanto, os traços primordiais do décimo oitavo português. A ingenuidade popular quebrava apenas, com um certo sabor primitivo, as arestas viças do formalismo erudito. Mas nesse fim do século XVIII os reinais timbram em melhorar as suas normas. (DEL NEGRO, **apud** TORRES, 1960, p.15).*

Claro que muitas obras iniciadas em meados do século XVIII e no desenrolar do século XIX serão concluídas dentro da estética barroca. Um novo estilo que se aproxima não provoca uma ruptura radical com o que acontecia anteriormente. As novas soluções aparecem, mas ao mesmo tempo, as antigas permanecem. O passado é feito e constituído de vários “agoras”. Enquanto uma nova estética vai sendo gestada algumas permanecem. Para Latif, a emancipação política do século XIX e o estabelecimento da monarquia imprimem no neoclassicismo uma forma de obscurecer o barroco do final do século XVIII e início do século XIX.

A partir das idéias artísticas em Minas – Mirian de Barros Latif (1939) – estruturamos o quadro a seguir;

Fases	Características
Missionário - Jesuítico	Compreendido por capelas e igrejas simplificadas.
Barroco Mineiro	Período áureo do ouro, momento em que as artes atingem o apogeu, barroquismo nativista.
Neoclassicismo	Surge a partir de postulados políticos, como maneira de conter propostas nativistas barrocas, para a adoção de parâmetros estéticos mais universais, característica expressa no neoclassicismo.

3.5 | O SÉCULO XIX

As estruturas econômicas nunca foram favoráveis para que uma ex-colônia e jovem nação independente, desenvolvesse uma arquitetura própria com uma linha de pensamento independente de uma ordenação européia. Se partirmos em busca de uma arquitetura com nítidas características tropicais ou nacionais, estaríamos cometendo um erro. Não teria como eliminar as noções européias. Para Reis Filho (1976), a arquitetura ganharia em fins do século XIX um nível otimista. Essa potencialidade residia no aumento das técnicas aliadas a um conhecimento metodológico mais acadêmico. Mesmo com a problemática dos materiais, em sua maioria, ainda importados, buscaram-se soluções mais conjunturais.

A transferência da Corte portuguesa no ano de 1808 trouxe para o país um novo quadro. Um novo olhar para as artes e para a cultura da nação que se esboçava. Era necessária uma implementação dos equipamentos urbanos. A entrada da cidade do Rio de Janeiro era deslumbrante para muitos. Mas quando esses chegavam em terra firme a percepção mudava.

Mauro (1991), para descrever essa chegada ao Rio de Janeiro, utilizava o texto do viajante Charles Expilly que diz o seguinte: *Não existe viajante algum que, tendo visto o Brasil não fale com admiração do magnífico espetáculo proporcionado pela baía do Rio de Janeiro* (MAURO, 1991, p.13-14). O viajante se encanta com a grandiosidade das rochas, muitas ilhas, colinas e montanhas cortejadas por uma natureza exuberante.

Mas quando Expilly desembarcou na cidade do Rio de Janeiro o seu encanto se transformou em desalento. Primeiramente, se frustra com o *desembarcadouro para receber o viajante e para ocultar aos olhos desse, ainda ofuscado pelo quadro opulento da baía, a cor enegrecida de um solo calcinado* (MAURO, 1991, p.15). O viajante aqui se depara com as escadas abandonadas e podres do desembarcadouro, e com um cheiro nauseante, logo descobre o que afeta o seu olfato, *Tal corrupção atmosférica; ela é proporcionada pelos negros que se dirigem para a praia carregando um barril sobre a cabeça. Esses barris trazem à lembrança os tonéis impuros do senhor Damage* (MAURO, 1991, p.15). Não era só a ausência de uma rede de esgoto, mas como atestara depois a ausência de fossas. Sendo os detritos atirados ao mar pelos escravos.

O exemplo de Expilly é bastante interessante para se pensar a situação dos centros urbanos brasileiros no século XIX. Era necessário não só alterar a arquitetura, mas também toda uma estrutura urbana. Era necessário pensar na higiene pública dos vários outros centros do Brasil. Abandonar os velhos balcões de madeira, janelas todas de madeira, antigos beirais, por modernas estruturas de ferro, vidros ingleses planos, businotes e calhas de acordo com as normas da modernidade.

O primeiro contato oficial brasileiro com a modernidade foi através do neoclassicismo implantado aqui pelos artistas da Missão Artística Francesa. Com a Missão foi possível estabelecer um sistema simbólico representativo da presença da Família Real no Brasil. A Missão Artística, chefiada por Le Breton, ficou incumbida de introduzir o

ensino de arte acadêmica no Brasil. Essa missão reuniria pintores, escultores, gravadores e um arquiteto, Grandjean de Montigny (1786 – 1848). Um dos maiores críticos brasileiros no século XIX, Gonzaga Duque, atesta estas transformações. Disse o crítico:

A colônia de artistas franceses, que chegou ao Rio de Janeiro em 1816, veio demarcar uma nova época para a arte brasileira. Até então, a educação dos nossos artistas dependia dos seus próprios esforços, e felizes foram aqueles que conseguiram transportar-se ao reino para o cultivo da arte predileta. A abertura da Academia (1826) é, pois o prenúncio de uma fase de florescimento. (DUQUE, 1995, p.90).

É fundamental perceber que a vinda desses artistas para o Brasil interferiu no contexto das nossas artes, juntamente com a fundação da Academia Imperial de Belas Artes no ano de 1826. O projeto da Academia Imperial de Belas Artes é assinado por Grandjean de Montigny. O neoclassicismo criado no Brasil era rigoroso e austero. A formação do arquiteto francês se deu no ápice do neoclassicismo francês, com estudos sobre arquitetura toscana renascentista. A partir de Montigny a arquitetura oficial se desenvolveu no Brasil obedecendo aos conceitos neoclássicos, com frontões e platibandas, ostentando vasos e estátuas, ou também simples triângulos lisos; proporções apuradas, dando esse caráter rigoroso, com grandes planos e superfícies em grandiosos retângulos. A adoção de colunas se dava principalmente em palácios, teatros e edifícios públicos monumentais. Por outro lado, o neoclassicismo introduziu novas técnicas com a alvenaria de tijolo, estruturas de telhado, bem mais elaboradas, em madeira.



Figura 34:
Paço do Senado
(fachada).
Grandjean Montigny

Um pouco depois apareceram algumas construções românticas, com características neogótico. Valorizavam os espaços interiores com abóbadas e uso de vitrais em colorido. Esses vitrais já incorporavam o uso do ferro, criando um estilo eclético-medievalista, com arcos de ogiva em ferro.

Nas últimas décadas do século XIX, e na transição para o século XX, o ecletismo tomou forma. O sentido rigoroso e austero do neoclassicismo foi sendo substituído por uma tipologia claramente eclética. O ecletismo, apesar de apresentar algumas construções nas décadas de 70 e 80 do século XIX, se desenvolveu dentro do período republicano. O ecletismo mantinha a tônica pelo gosto, pelo ornato e muitos “neos”, tão em voga na Europa.

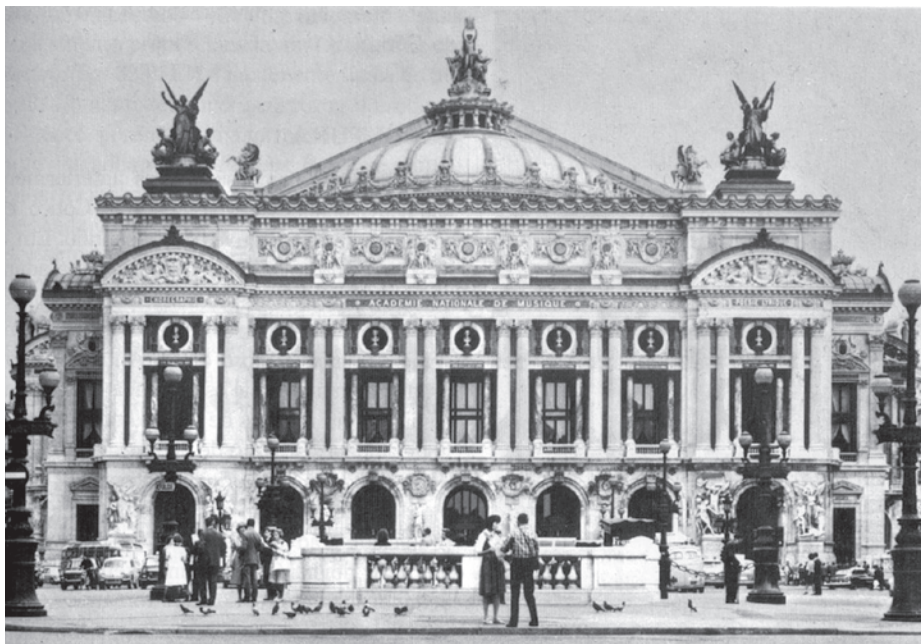


Figura 35:
Ópera de Paris,
Charles Garnier,
1861-74.

O surto do desenvolvimento do café e da modernidade chegou ao Brasil. A produção poliestilística do ecletismo passou a dominar várias construções como os teatros municipais do Rio de Janeiro, do engenheiro Francisco de Oliveira e os engenheiros franceses René Barba e Gilbert, e o de São Paulo, de autoria de Ramos de Azevedo (1851 – 1928), com o gosto formal pelo luxo dos mármore, em cores distintas, mosaicos, ladrilhos coloridos, painéis de cerâmica esmaltada, esculturas

alegóricas, além de tijolos franceses esmaltados. Era o máximo de esbanjamento de materiais importados e poder simbólico nos trópicos.



Figura 36:
Teatro Municipal
do Rio de Janeiro.
Francisco de Oliveira
Passos, 1904.

Se o projeto do Rio de Janeiro compunha um ecletismo pleno e exuberante como descrito acima, em São Paulo o escritório de Ramos de Azevedo criaria uma versão mais comedida. E como referência para os dois teatros a “Ópera de Paris” mais explícito no Municipal do Rio de Janeiro que em São Paulo. Se por um lado, obras ecléticas não condiziam com a riqueza do país, elas, como no exemplo europeu, simbolizavam o poder dos privilegiados. (ZANINE, 1983).



Figura 37:
Teatro Municipal
de São Paulo.
Escritório Ramos
de Azevedo.

O apogeu eclético no Brasil se deu em 1908 com os pavilhões para a Exposição Nacional de 1908 na Praia Vermelha, no Rio de Janeiro, onde a fantasia eclética seduziu os trópicos.

A influência francesa foi tão salutar na cidade do Rio de Janeiro que a reforma do prefeito Francisco Pereira Passos, foi por influenciado diretamente pelo estilo das obras de Haussmann em Paris.

São Paulo também se tornou um centro importante devido ao café. Com as estradas de ferro ligando várias localidades. Muitos barões do café se transferiram para a cidade de São Paulo construindo suas casas dentro dos padrões do ecletismo. O arquiteto mais importante em São Paulo nesse momento foi Ramos de Azevedo. Graduado em arquitetura pela Universidade de Gand, Bélgica, montou um escritório expressivo, além de ter sido engenheiro da Campanha Paulista de Estradas de Ferro, sediada em Campinas.

Apesar do ecletismo se concentrar nas principais cidades do sudeste, o desenvolvimento dos transportes levou essas noções para o interior, surgindo nas pequenas cidades, construções com nítidas influências ecléticas.

Em Minas Gerais o ecletismo promoveria a ruptura com a tradição colonial. Porém não foi com o ecletismo repentino que essa cisão ocorreu, é bom lembrar que as transições não são tão fáceis de serem visualizadas. No decorrer do século XIX, ocorre uem Minas *a entrada da linguagem classicizante no sertão* (SALGUEIRO, 1987, p.108). Essa introdução traz a convivência entre estilos coloniais e neoclássicos. As casas vão recebendo enfeites.

Ferro trabalhado, guilhotinas de vidro, madeira e metal recortado formando lambrequins, frontões e cornijas em resalto, vigas triangulares ou ogivais coroando os vãos, platibandas com balaústres, estátuas ou compoteiras,

Esses novos elementos, porém, não consolidam nenhum novo estilo. Nesse momento uma leva de migrantes europeus chegou a Minas, como na cidade de Juiz de Fora, São João Del-Rey. Em Minas começou a se processar a modernidade nos locais tocados pelas ferrovias. As outras cidades ou localidades distantes das malhas urbanas ficaram apartadas nesse processo. Em Minas a arquitetura das ferrovias foi, depois da arquitetura religiosa do século XVIII, a principal construção pública de relevo. Podemos perceber que a construção das ferrovias em Minas avançou no sentido estético e tipológico na história da arquitetura mineira. Foi através das ferrovias e dos seus aparelhos, como as estações, que em áreas perdidas entre sertões e montanhas conheceram a modernidade.

Os edifícios das estações sem similar na tradição arquitetônica nacional, são construídos segundo protótipos importados (SALGUEIRO, 1987, p.108). Mas não poderia ser diferente: se a estação surge como uma necessidade colocada pela ferrovia, como poderíamos pensar em um protótipo nacional, se a necessidade da estação, que era a ferrovia, não se processou aqui com seu aparato tecnológico e industrial. Como uma construção que aparece a reboque destas transformações, poderia possuir um “protótipo nacional”? Para existir um protótipo nacional todos os elementos que envolvem o processo teriam também se processados aqui.

Esse trânsito ferroviário pulverizou produtos e idéias novas na região das Minas Gerais, alterando completamente as estruturas das cidades o tijolo foi substituído, gradativamente, o pau-a-pique. E por outro lado o ecletismo apareceu nas décadas de 70 e 80 do século XIX, nas construções de estações como em Juiz de Fora e Barbacena.

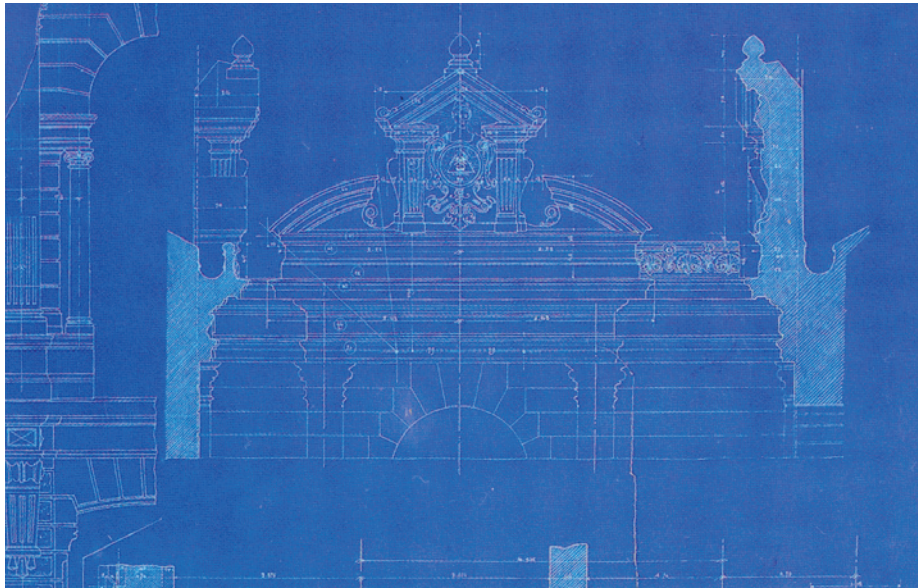


Figura 38:
 Palácio Presidencial,
 detalhe da fachada
 principal.
 Belo Horizonte - MG.

Mas o ecletismo mineiro alcançou o seu apogeu com a construção da nova capital mineira, Belo Horizonte, construída a partir de uma estação. Inaugurada em 1897, a cidade se transformou no grande argumento eclético mineiro. A fantasia pousada nas alterosas materializa a idéia de uma modernização mineira. Em Belo Horizonte esse reino das composições estilísticas, que é o ecletismo, dominou. O ecletismo não se seduzia com a novidade do material como o vidro, o ferro, o aço e o cimento, se fixando apenas em desenvolver quase um lúdico na composição estilística das fachadas.

Se os estilos históricos definiam o olhar para a beleza moderna e fantasiosa, a boa arquitetura seria apenas aquela traduzida pelo seu tempo, caindo no determinismo histórico romântico? Em um momento histórico só pode ser processada uma estética, e agora? Os arquitetos utilizavam as bases modernas com uma camada de estilo, criando um ambiente de sonho. Será que esse sonho eclético situava o homem no momento em que esse sentia a ruptura com a tradição que o mundo moderno colocava? Sentindo-se inseguro e sem referência se refugiou na fantasia e nas identidades plurais de estilos passados. Não procurando a concretude do absoluto, mas sim do fragmento, de várias tradições, procurando por elas, mas ao mesmo tempo não representando nenhuma delas.



Figura 39:
Palácio Presidencial.
José de Magalhães,
Belo Horizonte
- MG, 1894

Em Belo Horizonte o ecletismo nos edifícios foi uma maneira encontrada para ligar elementos simbólicos do passado com o deslumbramento do observador (LEMOS, 1998). Criava-se uma relação entre moral e estética tão comum a várias cidades brasileiras no início do Brasil republicano. Para Celina Lemos (1998) a arquitetura nesse momento em Belo Horizonte assumia uma intenção simbólica, racionalmente calculada, para o plano da nova capital mineira. Como um elemento cenográfico, o sonho que só a fantasia eclética podia proporcionar.

Belo Horizonte surgia como uma promessa republicana. Sua arquitetura eclética continha elementos retirados do universo positivista, tão em voga no momento de sua construção.



Figura 40:
Secretaria de Estado
da Fazenda. Belo
Horizonte - MG.

No primeiro momento, em relação aos elementos mais tradicionais, o tipo se aplicaria ao domínio construtivo e a observação formal compositiva.

A utilização de tipos não altera a autenticidade da arquitetura, já que não se impõem como um mero historicismo, mas como uma “regra” para um “modelo” sendo esse modelo a execução objetiva e pragmática da arquitetura. O modelo apresenta dados precisos e o tipo a idéia abstrata.

Para Argan (1993), o pensamento idealista nega o tipo arquitetônico. Muitas vezes a valorização de um determinado tipo, como um templo circular ou retangular, como tipo ideal é pura abstração, uma vez que muitas obras são valorizadas pela sua singularidade, sendo que esse debate vai insistir na idéia do critério adotado para determinar o tipo ideal. Não podemos negar que certos tipos foram repassados por tratados e práticas indiscutíveis, lembrando que a história da arquitetura vem discutir os processos criativos e construtivos da arquitetura com o passar do tempo.

Argan reforça a analogia entre tipo de arquitetura e iconografia, da mesma forma que encontramos nas artes visuais. Não seria um fator determinante, mas um elemento sempre presente na análise dos processos artísticos. Desta forma os tipos são formados em um primeiro momento pelo valor simbólico e operacional ao longo da história, não sendo relevante determinar no tipo, o seu valor simbólico anterior ou as deduções posteriores. Existe uma relação dupla, as formas arquitetônicas carregam em si todo o conhecimento simbólico, só em alguns casos esse significado pode aparecer de maneira consciente.

Argan, salienta que só no século XIX é que encontramos uma classificação tipológica para as funções práticas do

edifício, com as construções classificadas em escolas, hotéis, hospitais e bancos.

Destas pesquisas duas classificações merecem destaque, a dos tipos formais que desenvolvem método crítico independente para comparar e analisar os fenômenos arquitetônicos e a classificação funcional, que seria o desenvolvimento aplicado, que analisa o todo, sem mensurar o valor estético relacionando de forma dialética edifícios e configuração urbana.

A partir do momento que encontramos essa divisão, os tipos apontam diretamente para os elementos formais plásticos, sem levar em conta a funcionalidade, e o segundo ponto tipológico relaciona os implicativos históricos de tempo e lugar.

O tipo é um ponto de partida para a composição de um projeto, e não um fim para ser apenas repetido, pois seus princípios conceptivos não são reais, mas sim abstratos, não devendo ser apenas um método mecânico de repetição de formas sem levar em conta a identidade cultural e os valores. O tipo é uma metamorfose imbuída de importância cultural que agrega valores novos. Cruzando os valores atemporais das tipologias com as exigências do tempo presente, dentro de um processo dialético.

Os estudos mais importantes desenvolvidos no século XIX, sobre tratados de arquitetura ferroviária foram desenvolvidos na França. O advento da ferrovia seria fundamental para alterar os programas arquitetônicos em todo o século XIX. Por outro lado, transformações fundamentais no tocante às técnicas se juntariam a essas configurações.

O quadro teórico referente às estações versara sobre o conceito de simetria que trazia junto a idéia de regularidade, aliado às idéias de simplicidade, comodidade. Esses elementos formaram a base para questões de economia, estabilidade, salubridade e

conforto proporcionando bem estar. Os primeiros tipos sistematizados continham esses pré-requisitos.

Como os primeiros trens eram apenas para o transporte de matérias primas, com a implantação do sistema de transporte de passageiros apareceu o primeiro obstáculo a ser enfrentado. Primeiramente a localização dos serviços que deveria oferecer, e em segundo, o estilo a ser adotado.

As primeiras estações construídas a margem dos trilhos eram pequenas e intermediária e atendiam um número pequeno de passageiros. Quando chega a segunda metade do século XIX essa primeira proposta era insuficiente para atender a tantas pessoas que já utilizavam e familiarizavam-se com esse meio de transporte..

Se por um lado a Inglaterra desenvolvia o avanço tecnológico, na França existia toda uma preocupação teórica para resolver problemas relativos ao tema. Das primeiras experiências britânicas, três seriam as mais significativas. A primeira seria com os setores de embarque e desembarque localizado apenas de um lado da plataforma. A segunda seria com dois setores, um para passageiros e outro para cargas e a terceira, com embarque e desembarque operando pelos dois lados, sem controle de bagagem e mantendo a área da plataforma livre (CYRINO, 2004). As três soluções se localizavam nas laterais da via linha.

Mas, como nos informa Hernando (1989) o desenvolvimento cada vez mais rápido exigia da tipologia ferroviária, implementos cada vez maiores para receber muitos trens simultaneamente, principalmente nas cidades mais importantes. Porém só o ferro como estrutura não seria suficiente, era necessário personalizar. Não poderia ser apenas uma estrutura como queriam os engenheiros. Uma estação era por demais monumental incorporando a força econômica da cidade e da companhia ferroviária.

Para cumprir essa dupla representação foi adotada a arquitetura corrente no século XIX. Construções acadêmicas com formas de palácios; a fachada pensada pelo arquiteto mascarando a estrutura tecnológica criada pelo engenheiro.

Como o debate era intenso, César Daly, editor francês, publicou um livro que trabalhava com novas tipologias na “*Révue Générale de L’Architecture et des Travaux Publics*”, essa publicação apresentou mais quatro tipos. O primeiro teria um edifício de cabeceira com as linhas passando pelo meio do edifício. No segundo, dois edifícios idênticos com as duas linhas, uma para embarque e outra para partida (separadas). O terceiro seria em “L” com o embarque e partida em um pavilhão e desembarque em outro. O quarto seria um edifício na lateral da linha com saída e entrada combinada. (TARTARINI, *apud* WICKERT, 2002).

Naquele momento César Daly fez a seguinte colocação:

O comércio e a indústria são os deuses do dia: as vias de comunicação, os meios de transporte, são os instrumentos indispensáveis nesse processo; as estradas de ferro nasceram ontem, e sua influência já é incalculável.

A arquitetura nas suas relações com o comércio e a indústria, merece uma profunda atenção dos artistas sérios. Chegamos a uma época que exige ainda mais mercados públicos, usinas, depósitos, estações e paragens ferroviárias, etc., do que arcos do triunfo e templos erigidos à Glória. Foi nessas novas construções que se começou a dar um grande desenvolvimento à arquitetura de ferro fundido e de ferro, que se combinou o emprego simultâneo da madeira, do ferro e do ferro fundido em estruturas de coberturas: a necessidade de satisfazer às novas exigências levou freqüentemente à adoção de linhas, de formas e de proporções que não se encontravam no alfabeto arquitetônico.

Que todas essas tentativas tenham sido coroadas de êxito, não se poderia pretender; [...]

Chegará um dia sem dúvida, em que as estações ferroviárias serão incluídas entre os edifícios mais importantes, em que a arquitetura será chamada a manifestar todos os seus recursos, em que sua construção deverá ser monumental. As estações poderão ser postas, então no mesmo nível que os vastos e esplêndidos monumentos destinados aos banhos públicos pelos romanos. [...] À grande criação industrial corresponderá, sem dúvida, uma criação da estética; mas essa última se verificará mais lentamente. Devemos, dessa forma, considerar que, nesse aspecto, estamos em uma época de transição, e ver em nossas obras apenas tentativas, estabelecimentos provisórios, destinados a preparar a via aos estabelecimentos definitivos. (DALY, apud KÜLH, 1998, p.60).

Como salienta Beatriz Kühl (1998) o sistema ferroviário não se restringe apenas a área de embarque e desembarque, mas outras construções, com locais para sinalização, oficinas para reparos e revisões das locomotivas e vagões, reservatórios, escritórios e área habitacional para o chefe da estação. Se for uma estação de grande porte estas necessidades se ampliam.



Figura 41:
Gare de Lyon.
França.

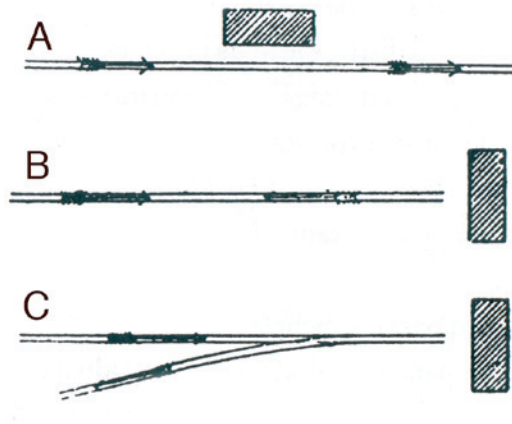


Figura 42:
Gare de Lyon,
interior.
França.

Quanto à nomenclatura na França “gare” se referia, inicialmente, ao conjunto das instalações para o transporte ferroviário (KÜLH, 1998, p.138). O termo “gare” se diferenciava de “station” que correspondia a uma parada no trajeto, apresentando apenas um edifício destinado apenas aos passageiros. A “station” não agrupava as outras instalações, como oficinas e depósitos. E por último, as paradas em locais sem grande significado; a terminologia era “halte” (KÜLH, 1998). A autora nos diz ainda que o crescimento de muitas “stations” aproxima ao conceito de “gare”, causando certa indistinção.

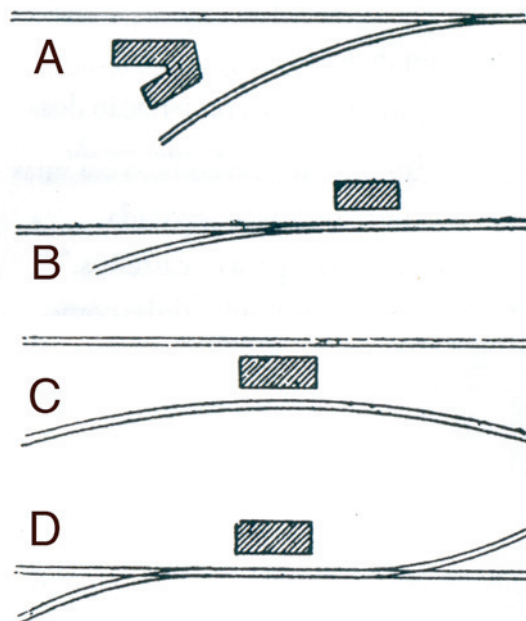
No caso brasileiro o termo empregado é apenas “estação”, e “gare” não se refere a todo o conjunto, mas apenas a um *hall* coberto que aparece nas plataformas.

Podemos classificar as estações em dois tipos: uma seria de passagem e a outra, de terminais. No quadro a seguir apresentamos tipos básicos de Estação. A. de passagem; B. terminal e C. *rebroussement*.



Fonte: CLOQUET, 1900, p.517

Uma estação intermediária pode estar situada ao lado de uma única linha ou várias linhas. No quadro a seguir apresentamos combinação de linhas em estações intermediárias. A e B. entroncamento; C. contato; D. cruzamento.



Fonte: CLOQUET, 1900, p.518

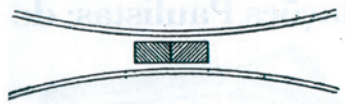



Os prédios destinados aos passageiros na Grã-Bretanha, apresentavam no terceiro tipo uma dupla função de embarque e desembarque. Com o passar do tempo

essa relação provocou tumulto não justificando a sua permanência para uma estação.



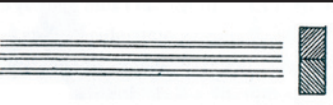
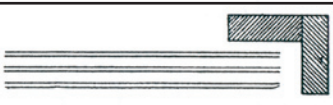
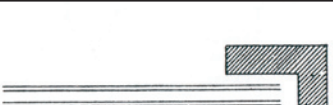
O princípio básico perseguido no projeto do edifício de passageiros era o de mesclar, o menos possível, os movimentos de embarque e de desembarque, de bagagens, de mercadorias dos funcionários, etc. Os locais deviam ainda ser dispostos de acordo com a ordem das operações a ser efetuadas pelo viajante, ou seja: entrada pelo vestíbulo, compra de passagem nas bilheterias; entrega das bagagens; permanência na sala de espera; e finalmente, embarque nas plataformas. (KÜLH, 1998, p.140).

Com todos esses elementos, as estações deveriam se localizar nas melhores regiões, bem próximas às áreas de acesso. Desde o primeiro tipo de tratado editado por Daly, vários estudos seguiram a cerca desse embate tipológico. Variando de formas, desde “L”, como mencionado anteriormente, até em forma de “U”. Geralmente os edifícios em “L” ou “U” eram para as estações de terminais.

QUADRO DAS DISPOSIÇÕES DE ESTAÇÕES

Tipo para quando há junção de linhas	Disposição em relação aos trilhos
Lateral às duas vias	
Bilateral	
Em ilha	
Bilateral em trecho comum às duas linhas	

INTERMEDIÁRIAS E TERMINAIS

Lateral	
Bilateral	
Transversal	
Em "L"	
Em "U"	

Fonte: CLOQUET, 1900, p.518-519

Para os arquitetos a disposição lateral não propiciava a criação de uma fachada mais trabalhada devido a falta de clareza da entrada. Os arquitetos e engenheiros franceses e alemães preocupados com os arranjos arquitetônicos pensaram em arranjos bilaterais diferentes dos britânicos. Esse arranjo bilateral era indicado para as construções de porte médio. Os exemplos na França seriam a *Gare de Montparnasse* (1848) e a *Gare de Lyon* (1855). (CYRINO, 2004).



Figura 43:
Gare de Montparnasse.
França.

As fachadas nesses casos eram amplamente trabalhadas enriquecendo o partido arquitetônico. Para as estações de grande porte com exigência de uma melhor estrutura para a acomodação de um número maior de passageiros na relação embarque e desembarque, e acomodação das cargas, no crescente cenário urbano europeu, com várias linhas, foi utilizado o sistema dos terminais “L” ou “U”. Esses elementos simbólicos deveriam harmonizar os novos materiais, as técnicas com as linhas dos estilos históricos arquitetônicos, *o mistério romântico que envolve o espaço das estações ferroviárias, essas catedrais do século XIX, até mesmo em suas estruturas despojadas, à base de ferro, vidro e tijolo aparente* (HARDMAN, 2005, p.26). O poder inovador das estações de ferro, como disse Hardman (2005), e o seu simbolismo, atribuíam à arquitetura um valor primordial, tão gigantesco como aquele do mundo medieval, onde as catedrais simbolizavam o poder moral e espiritual.

O ferro fundido amplamente divulgado no século XIX, recebia *os elementos decorativos clássicos como alegorias das culturas agrícolas e industriais decorando os átrios de entradas e de embarque e desembarque* (CYRINO, 2004, p.49). O ferro não seria apresentado como um elemento único. Arquitetos e engenheiros promoveram a mescla dos elementos já tradicionais do uso da madeira e alvenaria. Porém, o crescimento rápido necessitava de uma standardização, juntamente com esse processo de standardização as classificações em categorias e tipologias eram necessárias (KÜLH, 1998). A partir de 1860, siderurgias e fundições criaram catálogos para o mercado com tudo que era necessário para as construções intermediárias e terminais.

A importância do ferro foi significativa para a arquitetura do século XIX. Sua utilização se intensificou em fins do século XVIII e início do século XIX, devido ao fato do material suportar a compressão. Antes o ferro era usado mais nas forças de tração, em formas de ganchos, argolas ou grampos fixados na alvenaria. No período industrial ele é inserido no concreto armado (KÜLH, 1998).

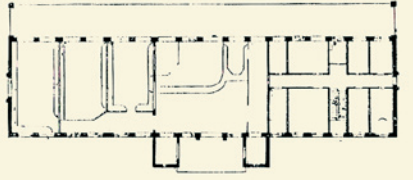
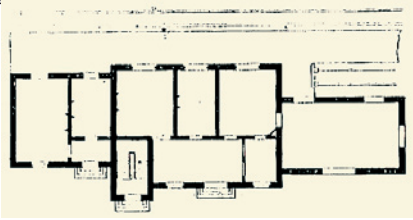
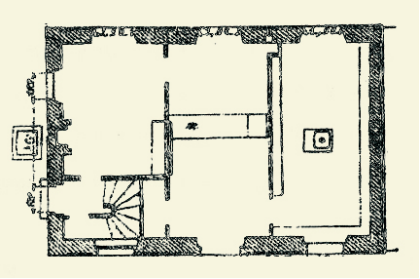
Beatriz Külh destaca que se no início o ferro era empregado em alguns programas, como pontes ou coberturas, em determinado momento do século XIX ele se desprende da alvenaria se mostrando inteiramente, em um edifício.

Cyrino (2004) diferencia também a standardização das peças de ferro. Segundo o autor, o ferro forjado seria aquele que apresenta maior elasticidade em comparação com o ferro fundido que apresenta uma maior resistência. Ambos são derivados de uma massa conseguida com o minério de ferro, a diferença entre os dois estaria no método para a obtenção de cada um. No caso do ferro forjado, a massa é manipulada ainda quente pelo ferreiro, recebendo também o nome de ferro batido.

Em contrapartida, o ferro fundido necessitava de moldes. Esses moldes eram elaborados com um trabalho minucioso e com detalhes preciosos, pois não podiam ser modificados depois de prontos. Devido a estas qualidades, o ferro fundido foi amplamente difundido na segunda metade do século XIX e nas primeiras décadas do século XX.

Com a Grã-Bretanha dominando a siderurgia do sistema de ferrovias, ela se tornou hegemônica na exportação do modelo arquitetônico e das tipologias pré-determinadas. Esse domínio explica as várias semelhanças dos equipamentos ferroviários com a mesma tipologia em diferentes partes do mundo.

TIPOS E PROGRAMAS

Classe	Equipamentos
1ª	<p>Salão para os passageiros de 1ª classe, sala menor para os passageiros de 2ª e 3ª classe, vestíbulo, serviços, depósito, sala do chefe da estação, telégrafo. área para bagagens. guichê.</p>  <p>44</p>
2ª	<p>Vestíbulo ou sala de espera, depósito de bagagens, escritório, guichê, uma sala para os viajantes de 1ª e 2ª classe e outra para os de 3ª classe</p>  <p>45</p>
3ª	<p>Vestíbulo, serviços, sala de espera e escritório para</p>  <p>46</p>

É importante destacar que estas tipologias apresentam variações em países ou mesmo entre companhias. Juntamente à cultura ferroviária se desenvolviam os depósitos das locomotivas normalmente em forma retangular, podendo variar nos depósitos maiores chegando a

variar de espaços entre 20, 8, 4 ou 2 locomotivas nos espaços menores. Existiam também depósitos em forma



Figura 47:
Pátio da Estação
Central do Brasil no
início do Séc. XX.

circular no intuito de minimizar o espaço utilizado. Outro equipamento importante seria as caixas-d'água, com formas cúbicas, ovais e circulares sustentadas por estruturas em ferro, alvenaria ou pedras. Compunham ainda o conjunto cabines de sinalização, e outras áreas como:



Figura 48:
Guarita estrada de
ferro Pedro II. 1871.

Armazéns para cargas e mercadorias de tamanho extremamente variável segundo as características e necessidade do local nos quais foram empregados também múltiplos materiais e estilos para a sua concepção e construção, completam o conjunto das principais instalações para as ferrovias os postos telegráficos, os espaços para a administração e as residências para o chefe da estação e para trabalhadores em geral. (KÜLH, 1998, p.65-66).

Desta maneira fica demonstrada a importância dos vários equipamentos que estruturam o universo ferroviário como um dos mais instigantes e significativos do mundo moderno e da tradução em ferro da modernidade.

3.7 | ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DA ZONA DA MATA MINEIRA: PERCURSO DA ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II

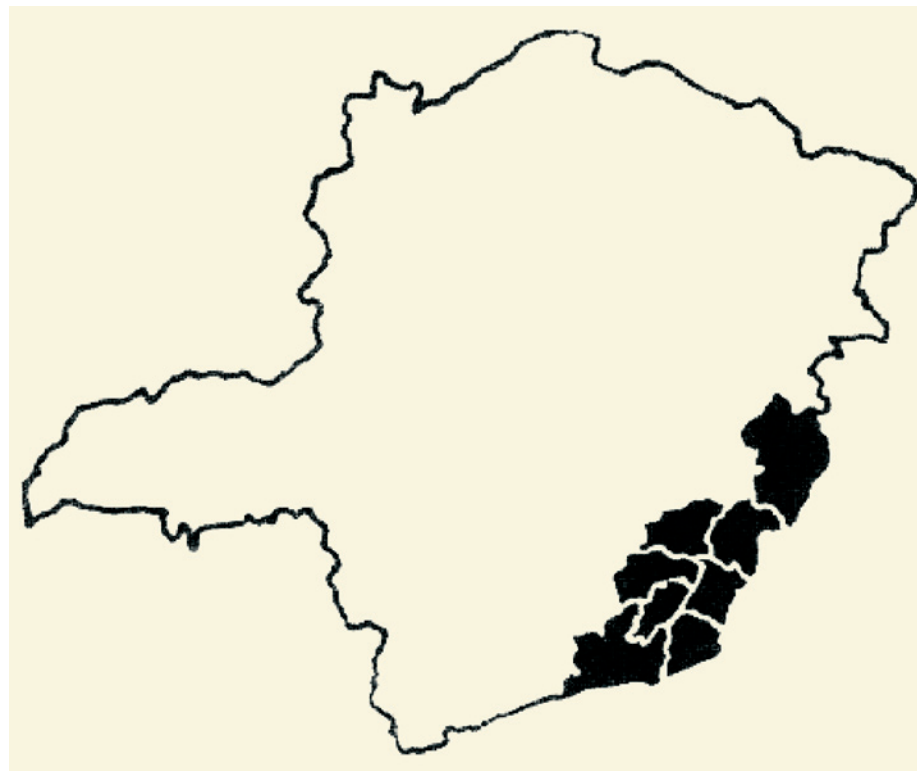


Figura 49:
Zona da Mata
Mineira.

A ampliação dos caminhos efetivados pela ferrovia obedecia ao desenvolvimento industrial europeu. As estações se transformaram em centros de trocas de mercadorias e transportes. Ao redor das estações alguns moradores se adaptaram a essa nova realidade, alterando a vida no campo. Como observa Raymond Williams:

A realidade histórica, porém é surpreendentemente variada. A “forma de vida campestre” engloba as mais diversas práticas – de caçadores, pastores, fazendeiros [...] – sua organização varia da tribo ao feudo, do pequeno camponês e pequeno arrendatário à comuna rural, dos latifúndios e plantations às grandes empresas agroindustriais capitalistas e fazendas estatais. Também a cidade aparece sob numerosas formas. Capital do Estado, centro administrativo, centro religioso, centro comercial, porto e armazéns, base militar, pólo industrial. (WILLIAMS, ‘1989, p.11).

Como se verá a seguir existe uma relação entre o campo, a lavoura do café e o aparecimento dos povoados e futuras cidades às margens da linha. Foi fundamental para estabelecer essa conexão a inovação dos meios de transportes e o avanço da tecnologia.



Figura 50:
Trecho de implantação da estrada de ferro D. Pedro II.

Na metade do século XIX, a Comarca de Paraibuna era compreendida pelo Município de Barbacena, a oeste da Serra da Mantiqueira, na cabeceira do Rio das Mortes; formada por campos (HALFELD e TSCHUDI, 1998, p.169). Pelo Município de Rio Preto, na divisa com o Rio de Janeiro, e com o Município de Paraibuna nas cabeceiras do Rio Paraibuna; formada na maior parte, por vales férteis de matas (HALFELD e TSCHUDI, 1998, p.170). O centro município era Santo Antonio do Paraibuna e as freguesias de Simão Pereira e Engenho do Mato – conhecida pelo nome de Chapéu D’Uvas.



Figura 51:
 Detalhe da planta
 geral da estrada de
 ferro D. Pedro II.
 1879.

ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II (1858-1889)**ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL (1889-1963)**

Juiz de Fora	30/12/1875
Mariano Procópio	20/11/1876
Francisco Bernardino	03/07/1906
Benfica	01/02/1887
Dias Tavares	31/07/1894
Chapéu D'Uvas	01/02/1877
Ewbank da Câmara	12/10/1890
Santos Dumont	01/02/1877
Mantiqueira	16/06/1878
Cabangú	1925
João Ayres	16/06/1878
Antonio Carlos	21/10/1878
Dr. Sá Fortes	15/08/1897
Barbacena	27/06/1880

- Estação mais antiga: **Juiz de Fora**
- Estação mais nova: **Cabangú**
- Estações inauguradas no Período do Império(E.F. D. Pedro II): **09 estações**
- Estações inauguradas no Período Republicano(E.F. Central do Brasil): **05 estações**
- Estação linear a Estrada de Ferro D. Pedro II:
Estrada de Ferro Leopoldina (uma estação inaugurada em 1884)

I – JUIZ DE FORA**DADOS HISTÓRICOS:**

A história de Juiz de Fora começou com a criação da Vila de Santo Antonio do Paraibuna em 1850. No ano de 1856 passou a se chamar Cidade do Paraibuna e em 1865 o nome foi mudado para Juiz de Fora. A cidade se relaciona diretamente com o Caminho Novo, aberto por Garcia Rodrigues Pais. Antes de se tornar vila existiu na Região a Fazenda do Juiz de Fora. Os estudos são freqüentes para saber o que foi esse juiz de fora. Para Waldemar de Almeida Barbosa:

A denominação de Juiz de Fora foi dada à cidade e ao Município de Paraibuna, antiga Vila de Santo Antonio do Paraibuna, arbitrariamente, como, aliás, tem sido feitas quase todas as alterações de topônimos em Minas. Não existe, na realidade, qualquer razão para explicar a origem do nome da cidade. (BARBOSA, 1995, p.177-178).

Consta que, no ano de 1836, o Dr. Henrique Guilherme Fernando Halfeld, abriu um caminho que ligaria Paraibuna a Vila Rica. Esse caminho é a atual Av. Rio Branco. Ao longo do caminho ranchos e casas foram surgindo e com o passar do tempo a Câmara Municipal foi instalada. Devido a esse fato Halfeld é considerado o fundador do povoado de Santo Antonio do Paraibuna.

Com os melhoramentos empreendidos por Halfeld e pelo Comendador Mariano Procópio Ferreira Lage a cidade foi instalada em 7 de setembro de 1865. O viajante Richard Burton visitando a cidade nesta época, disse o seguinte: *Juiz de Fora é uma única rua, ora poeirenta, ora enlameada, ou melhor, uma estrada, ao longo da qual alinham-se pares de palmeiras* (BURTON **apud** BARBOSA, 1995, p.178).

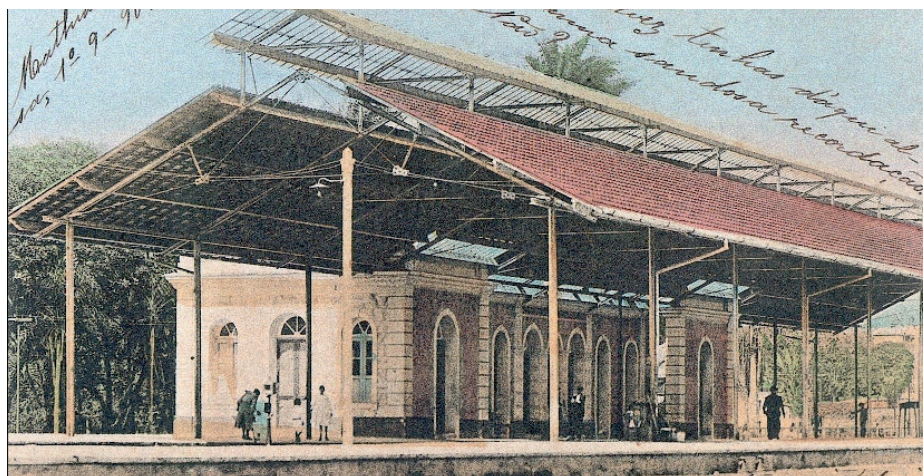


Figura 51:
Estação mariano
Procópio, Juiz de
Fora. 1905.

O que impulsionou o desenvolvimento do município foi a criação da União e Indústria, sob direção de Mariano Procópio, que mais tarde dirigiria a Estrada de Ferro D. Pedro II. O viajante Agassiz em Minas visita ilustres moradores. *Boa parte do nosso último dia em Juiz de Fora, passamo-lo na hospitaleira casa do Sr. Halfeld, engenheiro alemão, a quem suas explorações do interior valeram honrosa notoriedade* (AGASSIZ, 1975, p.65). Em outra parte comenta a visita à Fazenda do Sr. Lage. *Pelas onze horas chegamos à fazenda. Uma construção comprida, baixa, pintada a cal, fecha incompletamente um espaço retangular onde, sobre vastas áreas quadradas é espalhado o café em grão* (AGASSIZ, 1975, p.79). E comentando a presença dos alemães na região diz o autor:

A cada dez ou doze milhas encontra-se uma muda de mulas descansadas em botas estações quase sempre em forma de chalés suíços. Esses postos são quase todos

mantidos por colonos alemães, outrora contratados no seu país para a construção da estrada, e cuja emigração constitui por si mesma grande vantagem para a província. (AGASSIZ, 1975, p.58).

Na região atual de Juiz de Fora encontramos 7 estações estudadas, destas, 6 situavam-se ao longo da Estrada de Ferro D. Pedro II (1875-1889), que depois passou a se chamar Estrada de Ferro Central do Brasil (1889-1969), e uma da Cia. E. F. Juiz de Fora ao Piauí (1884-1888) e depois incorporada pela E.F. Leopoldina (1888-1969). Juiz de Fora apresenta as seguintes estações:

ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II:

1. *Estação de Juiz de Fora*
2. *Estação de Mariano Procópio*
3. *Estação Francisco Bernardino*
4. *Estação de Benfca*
5. *Estação Dias Tavares*
6. *Estação de Chapéu D'Uvas*

ESTRADA DE FERRO LEOPOLDINA:

7. *Estação Juiz de Fora - Leopoldina*

1 | ESTAÇÃO DE JUIZ DE FORA

Data/ Inauguração: 30 de dezembro de 1875

Linha/ Ramal: Linha do Centro - Km 275,112.

Trilhos: Sim

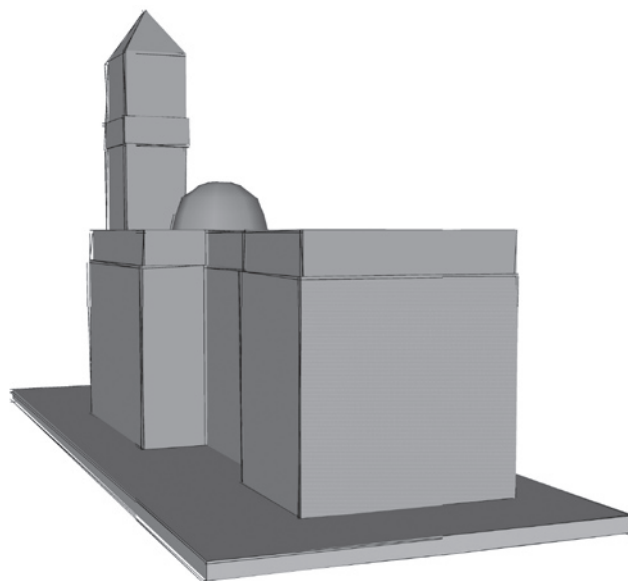
Estado de conservação: Bom

Categoria: Estação de grande porte

Uso atual: Sociedade de Belas Artes Antônio Parreiras

Observações: Não

Características arquitetônicas: Edificação de um pavimento com cúpula central e torreão lateral. De maneira criativa, a estação inicia uma linguagem presentena estação de Mariano Procópio e na imponência da estação de Barbacena. Construção de base retangular de um pavimento, erguida em alvenaria sobre plataforma elevada. Ao contrário de casos já citados, apresenta um belo largo ou esplanada, que valoriza seus volumes e lhe empresta dignidade urbana. Como Mariano Procópio, é uma edificação muito bem projetada, cuidadosamente ornamentada e com grande unidade; toda coberta com telhas francesas em várias águas escondidas por platibanda cega, onde se destaca o frontão central com curvas e contra-curvas. Como Barbacena, o torreão é seu elemento mais expressivo, contendo um relógio e um acabamento em mansarda. A posição lateral do torreão remete à tradição das grandes estações da cidade de São Paulo.



Estudo volumétrico



Figura 52:
Vista da Estação.



Figura 53:
Vista da Estação.



Figura 54:
Vista da Estação.



Figura 55:
Vista da Estação.



Figura 56:
Vista da Estação.



Figura 57:
Vista da Estação.



Figura 58:
Vista da Estação.



Figura 59
Vista da Estação.



Figura 60:
Vista da Estação.

2 | ESTAÇÃO MARIANO PROCÓPIO

Data/Inauguração: 20 de novembro de 1876

Linha/Ramal: Linha do Centro – Km 277,562.

Trilhos: Sim

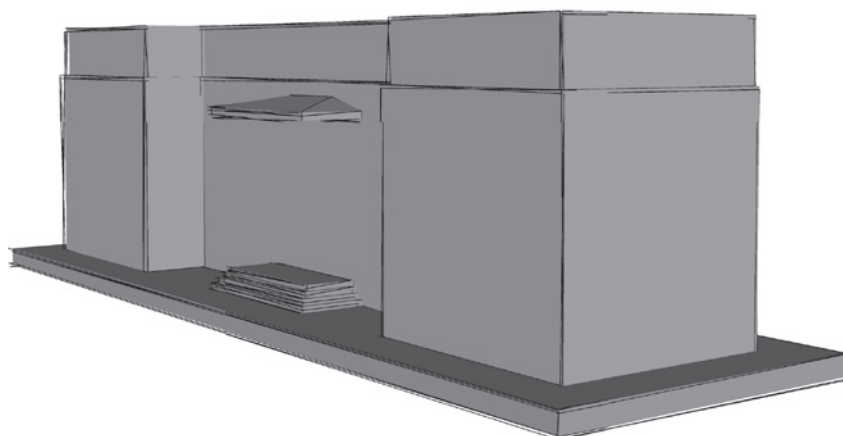
Estado de conservação: Ruim

Categoria: Estação de médio porte

Uso atual: Desativada

Observações: Inaugurada como estação do Rio Novo, mudou de nome para homenagear o Mariano Procópio. Localiza-se no perímetro urbano de Juiz de Fora. A estação se manteve em atividade até o final do “Xangai”, trem de passageiros que ligava a estação de Matias Barbosa até Benfica. Devido à falta de manutenção, em 2004, os pilares metálicos caíram e a cobertura da plataforma para passageiros desabou. Posteriormente ao acidente as estruturas foram retiradas a maçarico.

Características arquitetônicas: Construção de base retangular de um pavimento, erguida em alvenaria sobre plataforma elevada. Em função de alterações ocorridas ao longo do tempo, sua relação com o espaço público se faz de maneira bastante franca, ou seja, abre-se diretamente para o passeio público, sem a configuração de um largo ou esplanada. Trata-se de uma edificação muito bem projetada, cuidadosamente ornamentada e com grande unidade (que é reforçada pelo ligeiro avanço dos corpos laterais da construção). O acesso principal é protegido por uma pequena e delicada marquise de estrutura e telhas de ferro; enquanto o restante da edificação é coberto com telhas francesas em várias águas escondidas por platibanda cega, onde se destaca o frontão central com curvas e contra-curvas.



Estudo volumétrico



Figura 61:
Vista da Estação.



Figura 62:
Vista da Estação.



Figura 63:
Vista da Estação.

3 | ESTAÇÃO FRANCISCO BERNARDINO

Data/ Inauguração: 03 de julho de 1906

Linha/ Ramal: Linha do Centro – Km 281,622.

Trilhos: Sim

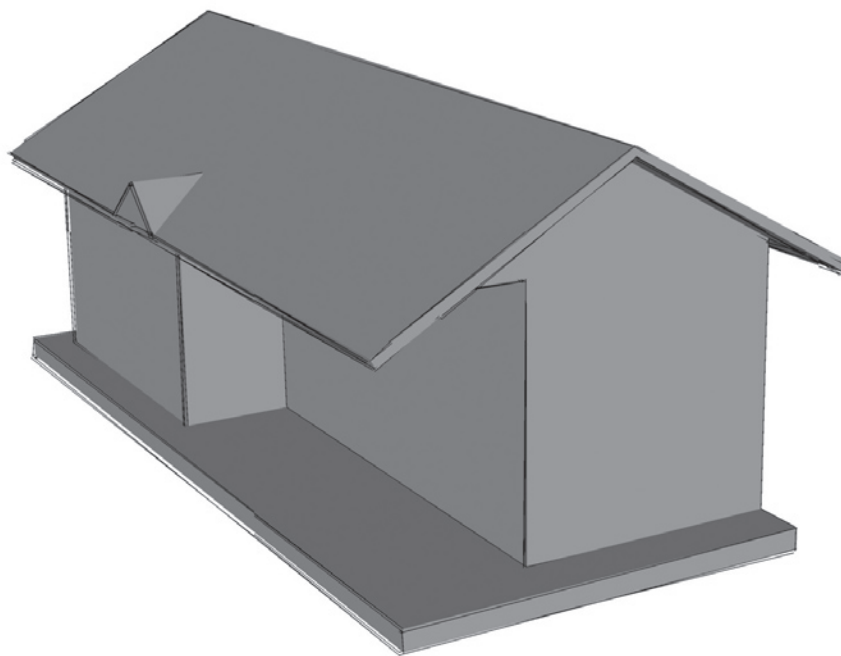
Estado de conservação: Bom

Categoria: Estação de pequeno porte para creosotagem

Uso atual: M. R. S. Logística S.A.: Minas, Rio e São Paulo

Observações: Foi instalada na estação uma usina de creosotagem (aplicação de creosoto) em domentes, para serem utilizadas na região. Atualmente a usina está desativada. O nome Francisco Bernardino foi homenagem a um político mineiro

Características arquitetônicas: Conjunto arquitetônico bastante descaracterizado, formado por uma série de pequenas edificações, entre as quais ainda destaca-se parte da estação principal. Assim com em Mariano Procópio, em função de alterações ocorridas ao longo do tempo, sua relação com o espaço público se faz de maneira bastante franca, ou seja, volta-se diretamente para o passeio público. Trata-se de uma edificação de base retangular e de um pavimento, com cinco aberturas em arco pleno voltadas para a via de acesso e uma plataforma de embarque e desembarque voltada para os trilhos. A cobertura é em duas águas com telhas francesas, com um prolongamento para a formação da plataforma (apoiada em pilares metálicos).



Estudo volumétrico



Figura 64:
Vista da Estação.



Figura 65:
Vista da Estação.



Figura 66:
Vista da Estação.

Data/ Inauguração: 01 de fevereiro de 1887

Linha/ Ramal: Linha do Centro – Km 288,626

Trilhos: Sim

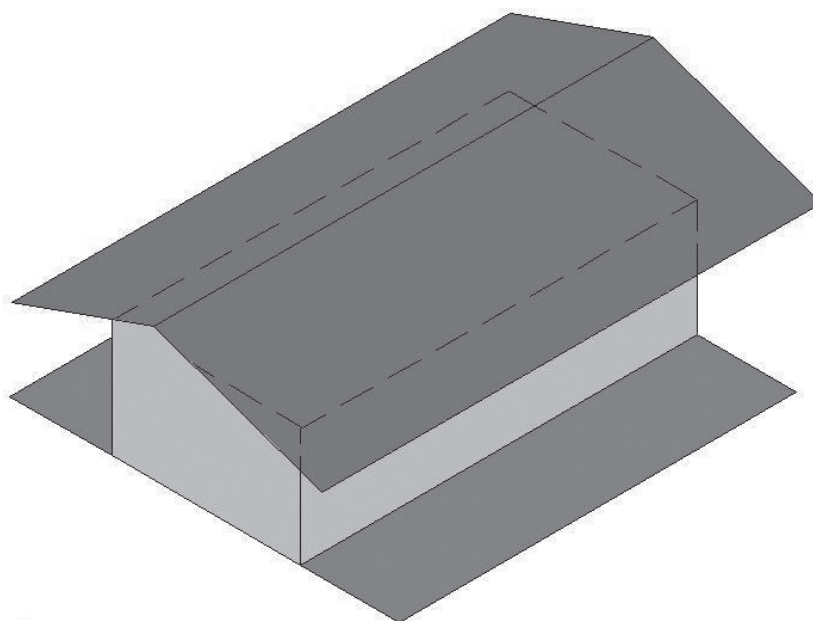
Estado de conservação: Ruim

Categoria: Estação de médio porte

Uso atual: Escala de maquinistas da M. R. S. Logística S.A.: Minas, Rio e São Paulo

Observações: Da Estação de Benfica entre os anos de 1914 até os anos 60, saía o ramal de Lima Duarte.

Características arquitetônicas: Construção oblonga de um pavimento, erguida em alvenaria sobre plataforma elevada em relação às linhas férreas que a isolam (trata-se de uma “estação-ilha”). Apresenta planta retangular com os compartimentos distribuídos, seqüencialmente, lado-a-lado. Toda a edificação é protegida por cobertura de telhas francesas em duas águas, que se prolongam formando beirais apoiados em mãos-francesas de madeira. De um modo geral caracteriza-se pela simplicidade das soluções adotadas e pela ausência de ornamentação. O conjunto arquitetônico de Benfica é composto, ainda, por uma plataforma aberta de embarque e desembarque (fronteira à estação), protegida por uma cobertura de telhas francesas em duas águas apoiadas numa seqüência de pilares de ferro com a forma de um “Y” (tipo existente na Estação de Cabangú).



Estudo volumétrico



Figura 67:
Vista da Estação.



Figura 68:
Vista da Estação.



Figura 69:
Vista da Estação.

Data/ Inauguração: 31 de julho de 1894

Linha/ Ramal: Linha do Centro – Km 293,816

Trilhos: Sim

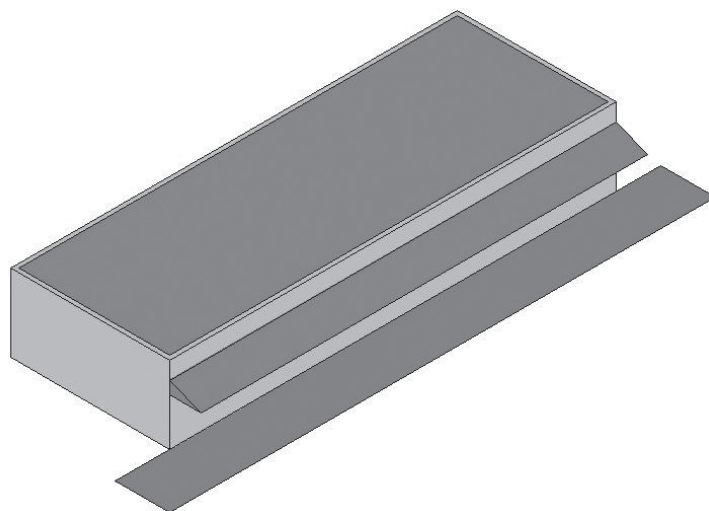
Estado de conservação: Bom

Categoria: Estação de pequeno porte

Uso atual: M. R. S. Logística S.A.: Minas, Rio e São Paulo

Observações: Seu primeiro nome foi Frederico Lage, tendo posteriormente o nome alterado para Dias Tavares, em homenagem a um proprietário rural. A estação se localiza fora do perímetro urbano, com poucas ruas e casas ao seu redor.

Características arquitetônicas: Pequena construção de um pavimento, erguida em alvenaria sobre plataforma elevada que a nivela em relação ao plano de embarque e desembarque. Apresenta planta retangular com apenas três compartimentos de serviço. A edificação está protegida por cobertura de telhas de zinco em duas águas, contidas por altas platibandas cegas. Por sua vez, a plataforma de embarque – na região fronteiria a estação – é protegida por uma marquise com telhas de zinco, apoiada em tesouras de madeira e em mãos francesas de ferro. As fachadas laterais são simplificadas, sendo que o fluxo de passageiros ocorre no sentido transversal da estação. A ornamentação comparece apenas no desenho sinuoso da mão francesa. Não há como confirmar se a estação sofreu alguma reforma ou se a citada platibanda é original. Junto à plataforma de embarque (na porção lateral da estação), existem três pilares de ferro com a forma de um “Y”, e que, provavelmente, sustentavam uma cobertura do tipo existente na Estação de Cabangú.



Estudo volumétrico



Figura 70:
Vista da Estação.



Figura 71:
Vista da Estação.



Figura 72:
Vista da Estação.

Data/ Inauguração: 01 de fevereiro de 1877

Linha/ Ramal: Linha do Centro – Km 303,255

Trilhos: Sim

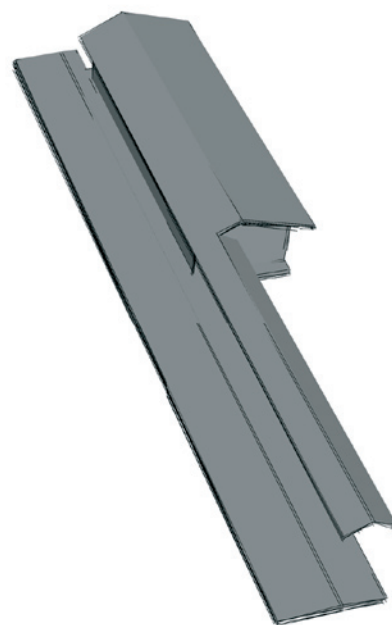
Estado de conservação: Em reforma

Categoria: Estação de médio porte

Uso atual: Em reforma, mas existe projeto para transformá-la em centro comunitário para o povoado.

Observações: Localizada na zona rural, ao lado da estação se desenvolveram pequenas casas. A região já é conhecida desde os tempos do Caminho Novo. Segundo Halfeld (1998) nos anos 50 do século XIX, o povoado tinha em torno de 3.000 habitantes. O nome Chapéu D'Uva seria uma transformação do nome indígena chapetuva - **xá** = ver; **pé** = caminho e **uva** = água parada -. Era uma região alagadiça e com grandes áreas com atoleiros e barro. *À orla do Paraibuna vão brotando localidades diversas como as atuais cidades de Simão Pereira, Chapéu D'Uvas, Matias Barbosa* (MERCADANTE, 1978, p.39). É importante destacar que Mercadante coloca Chapéu D'Uvas como cidade, porém a mesma atualmente se mantém como distrito de Juiz de Fora.

Características arquitetônicas: Construção oblonga de um pavimento, erguida em alvenaria sobre plataforma elevada que a nivela em relação ao plano de embarque. A planta como encontrada nas Estações de Benfica e Ewbank da Câmara é retangular com uma seqüência de compartimentos de serviço. A edificação é protegida por cobertura de telhas francesas em duas águas, que se prolongam formando beirais. A plataforma de embarque e desembarque se desenvolve a partir da estação protegida por cobertura de telhas francesas em duas águas apoiadas em seis pilares de ferro com a forma de "Y". Atualmente em reforma a estação está cercada com uma estrutura de ripas de madeira. Paralela a estação uma plataforma para embarque e desembarque com oito pilares de ferro em forma de "Y". A plataforma se encontra descoberta, mas tudo indica que seguindo a padronização a cobertura era de telhas francesas em duas águas.



Estudo volumétrico



Figura 73:
Vista da Estação.



Figura 74:
Vista da Estação.



Figura 75:
Vista da Estação.

Data/ Inauguração: 1884 (não consta dia e mês)

Linha/ Ramal: Ramal de Juiz de Fora – Km 305,809

Trilhos: Sim

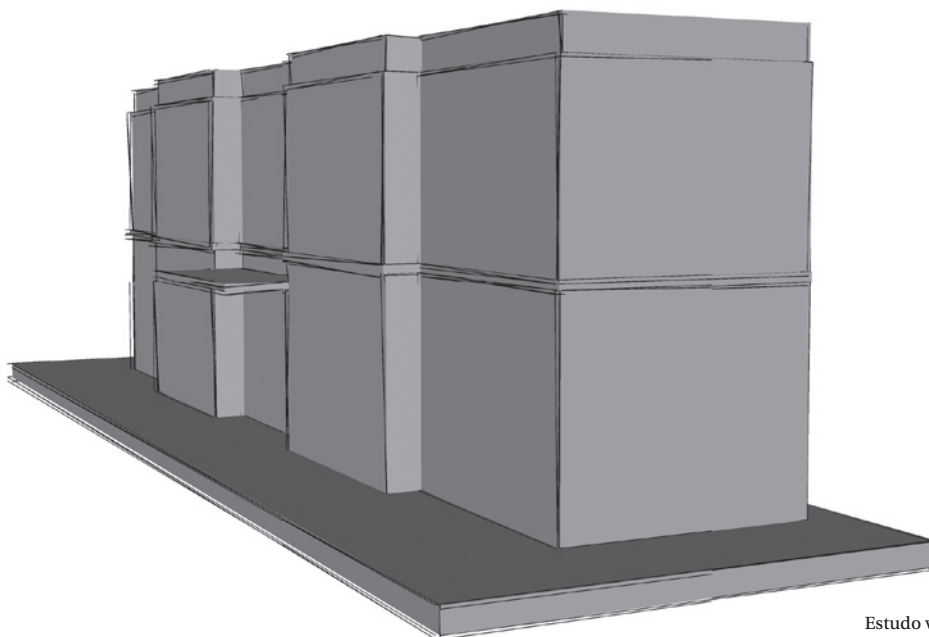
Estado de conservação: Muito Bom

Categoria: Estação de grande porte

Uso atual: Núcleo Histórico Ferroviário de Juiz de Fora

Observações: Inaugurada no ano de 1884 pela Cia. E. F. Juiz de Fora ao Piauí, sendo controlada posteriormente pela E.F. Leopoldina. Situa-se em frente a estação de Juiz de Fora da Estrada de Ferro D. Pedro II, linha centro. O prédio foi revitalizado para ser instalado o Museu Ferroviário de Juiz de Fora. O museu apresenta a história da Ferrovia, reunida em um acervo consistente de móveis, equipamentos, maquetes, locomotivas, além de fotografias e livros.

Características arquitetônicas: Estação de grande porte, com dois pavimentos de sólida construção. A leitura de seus elementos plásticos se faz difícil em decorrência da vegetação do entorno, no entanto, fica claro que a solução adotada não reproduz os modelos anteriormente citados. Há um problema de “caráter”, pois a estação não reforça por seus atributos e elementos simbólicos adotados a sua função. Bem construída, a estação valoriza-se pelo cuidadoso trabalho de rusticação (imitação de alvenaria de pedra).



Estudo volumétrico

Figura 76:
Fachada.

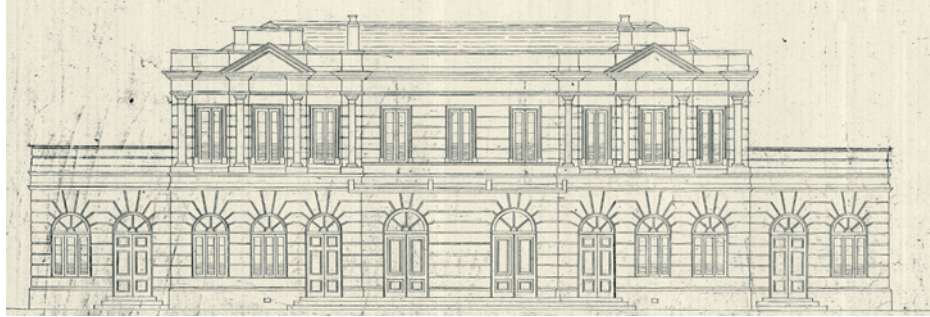


Figura 77:
Fachada lateral e
Seção A-B.

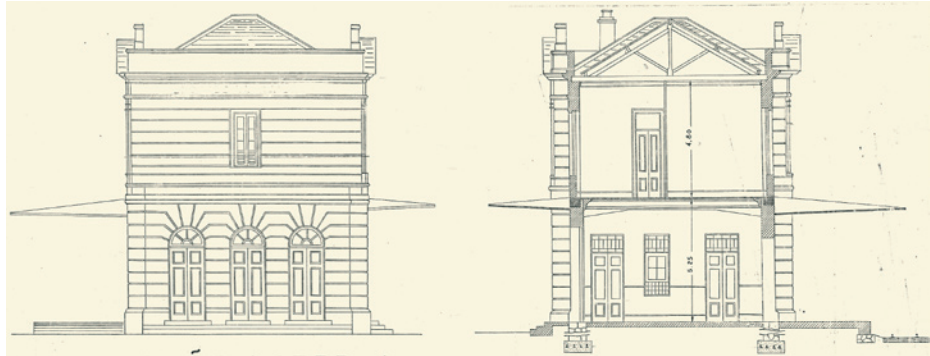


Figura 78:
Fachadas.

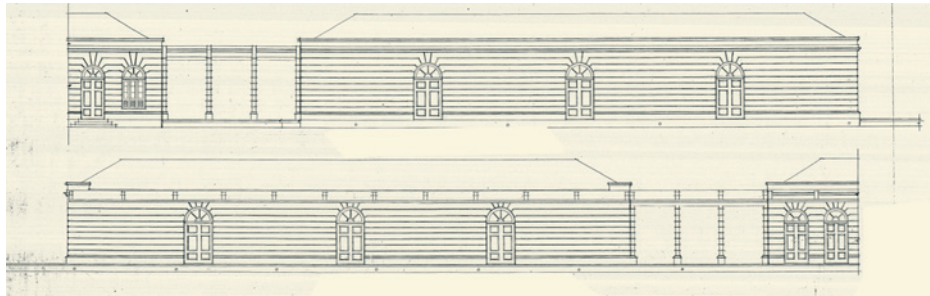




Figura 79:
Vista da estação.



Figura 80:
Vista da estação.



Figura 81:
Vista da estação.

DADOS HISTÓRICOS:

Segundo entrevista concedida pelo Sr. Jair Antonio da Silva, os registros são escassos sobre a origem do povoado que constituiu-se às margens do Caminho Novo. Desde meados do século XVIII, algumas fazendas apareceram na região. Nos relatos de Saint-Hilaire encontramos referências a estas fazendas. .

No dia seguinte vencemos quatro léguas e meia, e, depois de deixar para trás grande número de ranchos e habitações, tais como Queiroz, Rocinha de Queiroz, Ponte da Estiva, Luis Antônio Sobradinho, Rocinha do Engenho de Chapéu de Uvas, Chapéu de Uvas, Tabão, França e Bernardo Luis Ferreira, fizemos alto no rancho do Retiro. Desde Antônio Moreira, o caminho vai, sem cessar, ora subindo, ora descendo, e as rampas são freqüentemente rudes e muito fatigantes para os animais de cargas. (SAINT-HILAIRE, 2000, p.54).

Entre as fazendas relacionadas por Saint-Hilaire o Tabão e a fazenda do Retiro são as mais antigas. Segundo o Sr. Jair o nome primitivo da localidade era Tabuões. A hipótese mais aceita segundo depoimento relativo à origem do povoado é que existia um sistema de passagem criado pelos moradores da redondeza. Como a região era muito úmida e alagadiça, formavam-se vários atoleiros. Para facilitar a passagem dos tropeiros, tábuas eram dispostas sobre esses atoleiros para agilizar a transposição sobre os brejos. Estas tábuas grandes logo ganhariam o nome de tabuões. Continuando a descrição da região, Saint-Hilaire comenta:

A variedade, o “verdor” extremamente fresco de todas as plantas, a diversidade dos matizes, essas grandes árvores que se elevam do anfiteatro sobre a encosta dos morros, a calma e por assim dizer, a imobilidade dos bosques os acidentes de luz que resultam da desigualdade do terreno, em uma palavra, tudo o que rodeia o viajante se associa

para produzir em seu espírito uma impressão deliciosa. Quase por toda a parte a estrada domina vales bastante largos que serpenteiam entre os morros e que, regados por córregos, oferece uma espécie de prados em que se erguem por aqui e ali arbustos delicados, vegetação que contrasta com as densas matas que cobrem os morros vizinhos. As distâncias pouco consideráveis vêm-se como já o disse, ora algumas choupanas dispostas sem ordem, ora um rancho, ou uma habitação, e esses edifícios, que sempre apresentam entre si alguma diferença, seja pela posição, seja pelo modo porque são construídos, formam, no meio dos bosques, as mais agradáveis paisagens. (SAINT-HILAIRE, 2000, p.54-55).

Porém, como destaca Sr. Jair, essa paisagem descrita por Saint-Hilaire sofreu uma transformação com o crescimento das fazendas voltadas para a lavoura do café e a criação de gado leiteiro. Com a chegada da Estrada de Ferro D. Pedro II o povoado se integrou ao sistema de



Figura 82:
Marco de Sesmaria
próximo de
Ewbank da Câmara.

transporte e comunicação mais avançado de seu tempo. Com a morte de José Ewbank da Câmara – último diretor da E.F. D. Pedro II – no ano de 1890 a estação recebeu o seu nome como homenagem póstuma. Nos anos de 1920 o povoado seria elevado a categoria de Distrito, já com nome Ewbank da Câmara. Em 1963, o distrito torna-se município com a posse do prefeito Sr. Jair Antonio da Silva.



Figura 83:
Detalhe do mapa da
área central de
Ewbank da Câmara.

Data/ Inauguração: 12 de dezembro de 1890

Linha/ Ramal: Linha do Centro – Km 310,059

Trilhos: Sim

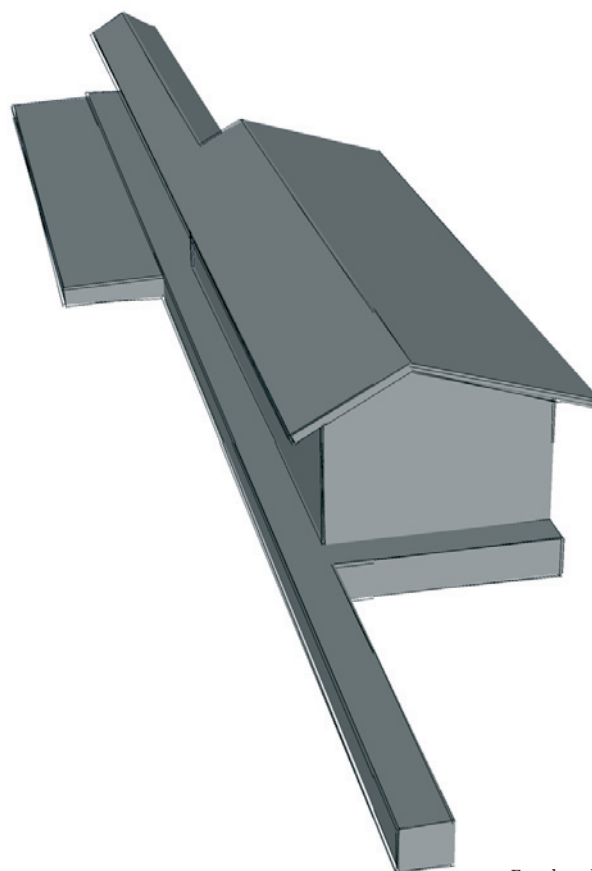
Estado de conservação: Muito Bom

Categoria: Estação de médio porte

Uso atual: Centro Cultural Leila Terezinha Ribeiro da Silva

Observações: Não

Características arquitetônicas: Construção oblonga de um pavimento, erguida em alvenaria sobre plataforma elevada que a nivela em relação ao plano de embarque e desembarque. Apresenta planta retangular com uma seqüência de compartimentos de serviço. A edificação está protegida por cobertura de telhas francesas em duas águas que se prolongam configurando grandes beirais. Ao lado da estação propriamente dita, desenvolve-se a plataforma de embarque e desembarque, protegida por cobertura de duas águas de telhas francesas, apoiada em seis pilares de ferro com a forma de um “Y”.



Estudo volumétrico



Figura 84:
Vista da estação



Figura 85:
Vista da estação



Figura 86:
Vista da estação

DADOS HISTÓRICOS:

No ano de 1709, Domingos Gonçalves Ramos, adquiriu uma sesmaria, surgindo um casario disperso que mais tarde receberia o nome de João Gomes. *João Gomes foi o primeiro nome do povoado com a capela, filiada à capela do Engenho do Mato, no Município de Barbacena, ainda no século XVIII.* (BARBOSA, 1997, p.309).

A primeira capela construída foi de São Miguel e Almas, protetor dos bandeirantes. Esse santo e as almas eram invocados para a proteção dos tropeiros na subida da Mantiqueira, passagem extremamente perigosa e cheia de surpresas. (CASTELLO BRANCO, 1988).



Figura 87:
Passageiros na
Central do Brasil,
Palmira (atual
Santos Dummond)
1915.

No ano de 1827 a outrora abandonada capela foi restaurada ganhando o povoado um ligeiro crescimento, sendo elevado a distrito no ano de 1867.

No ano de 1889 o distrito foi desmembrado de Barbacena, surgindo a Vila de Palmira e em 1890 Palmira é elevada à categoria de cidade. Só em 1932 é que o município recebeu o nome de Santos Dumont, como homenagem ao conterrâneo inventor do avião.

Porém, todo o desenvolvimento se deu com o advento da Estrada de Ferro D. Pedro II. Santos Dumont apresenta as seguintes estações:

ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II:

- 9. *estação Santos Dumont*
- 10. *Estação de Mantiqueira*
- 11. *Estação de Cabangú*



Figura 88:
estação de Santos
Dumond (1925).

Data/ Inauguração: 01 de fevereiro de 1877

Linha/ Ramal: Linha do Centro – Km 324,094

Trilhos: Sim

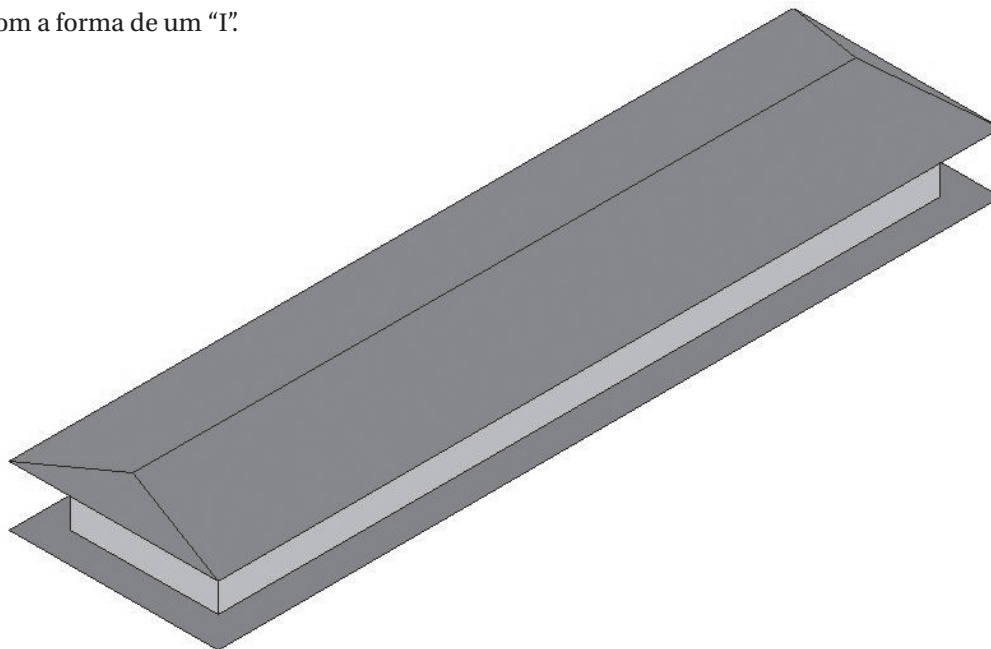
Estado de conservação: Muito Bom

Categoria: Estação de médio porte

Uso atual: Repartições municipais

Observações: Além da linha central a estação mantém o Ramal de Mercês

Características arquitetônicas: Construção oblonga de um pavimento, erguida em alvenaria sobre plataforma elevada em relação às linhas férreas que a isolam (trata-se de uma “estação-ilha”, assim como a Estação Benfica). Apresenta planta retangular com os compartimentos distribuídos, seqüencialmente, lado-a-lado. Toda a edificação é protegida por cobertura de telhas francesas em duas águas. Ao longo da edificação desenvolve-se beirais de telhas de cimento amianto (alteração do original) apoiados em delicadas mãos-francesas de ferro. Como a Estação Benfica, caracteriza-se pela simplicidade das soluções adotadas e pela ausência de ornamentação. O conjunto arquitetônico é composto, ainda, por uma plataforma aberta de embarque e desembarque (fronteira à estação), protegida por uma cobertura de telhas de cimento amianto em duas águas apoiadas numa seqüência de pilares de ferro com a forma de um “I”.



Estudo volumétrico



Figura 89:
Vista da estação



Figura 90:
Vista da estação



Figura 91:
Vista da estação

Data/ Inauguração: 16 de agosto de 1878

Linha/ Ramal: Linha do Centro – Km 337,232

Trilhos: Sim

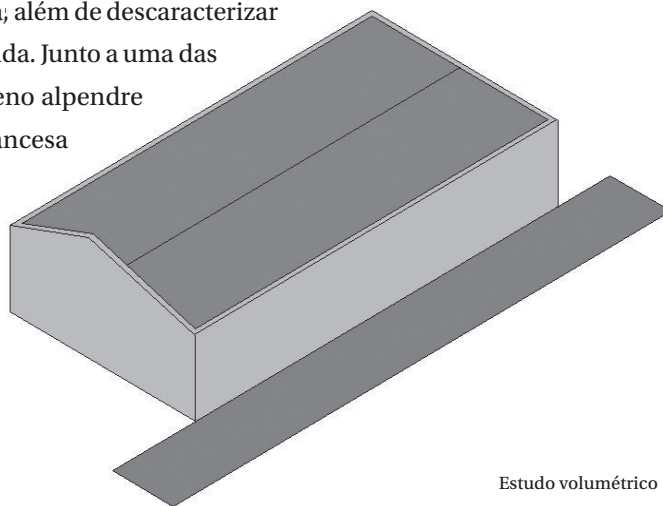
Estado de conservação: Péssimo

Categoria: Estação de pequeno porte

Uso atual: Abandonada

Observações: A estação fica no início da Serra da Mantiqueira, ao seu redor em uma zona rural existe um pequeno povoado.

Características arquitetônicas: Pequena construção de um pavimento, erguida em alvenaria sobre plataforma elevada que a nivela em relação à linha férrea. Apresenta planta retangular com compartimentos de serviço. A edificação era protegida por cobertura de telhas francesas em duas águas, contidas por platibandas. Por sua vez, a plataforma de embarque era protegida por uma marquise apoiada em tesouras de madeira – e que hoje não mais existem. Como identificado na Estação João Ayres, as fachadas laterais, são mais trabalhadas do que as demais, expressando uma determinada hierarquização de acesso. Junto a suas empenas – acima da porta e sobre o eixo de simetria axial – foi disposta uma pequena abertura de ventilação e iluminação da cobertura. Toda a construção apresenta alvenaria aparente e a ornamentação comparece na rusticificação dos cunhais e das duas pilastras centrais; e na composição das fachadas laterais, onde as aberturas das empenas sugerem arcadas escalonadas e a platibanda se desenvolve em degraus (como na Estação João Ayres). A estação sofreu uma reforma de ampliação e que correspondeu à prolongação de sua cobertura em direção perpendicular a da linha férrea. Essa obra, além de descaracterizar a edificação original, encontra-se arruinada. Junto a uma das fachadas laterais, ainda existe um pequeno alpendre com telhas de zinco apoiado em mão francesa de madeira, o que reforça a hipótese de que os acessos públicos ocorriam pelas laterais da edificação.



Estudo volumétrico



Figura 92:
Vista do povoado e
da estação



Figura 93:
Vista da estação



Figura 94:
Vista da estação

Data/ Inauguração: 1925 (não consta dia e mês)

Linha/ Ramal: Linha do Centro – Km 341,384

Trilhos: Sim

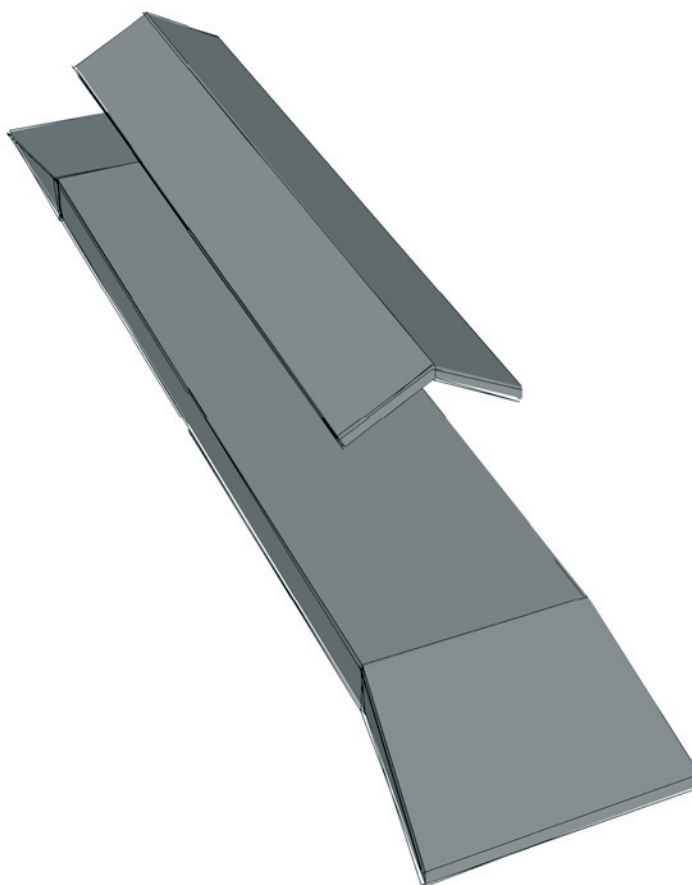
Estado de conservação: Muito Bom

Categoria: Estação de pequeno porte

Uso atual: Foi instalado um museu

Observações: É uma parada em frente a Fazenda Cabangú, propriedade da família de Santos Dumont. A fazenda e o lago se conservam ao lado da parada, onde foi instalado um museu.

Características arquitetônicas: Trata-se, na verdade, de uma simples plataforma aberta de embarque e desembarque. Tal espaço é delimitado pela própria dimensão da plataforma de piso (elevada em relação ao solo) e é protegido por uma cobertura de telhas francesas em duas águas apoiadas em quatro pilares de ferro com a forma de um “Y”.



Estudo volumétrico



Figura 95:
Vista da estação



Figura 96:
Vista da estação



Figura 97:
Vista da estação

DADOS HISTÓRICOS:

Vinculada ao Caminho Novo e à fazenda de Borda do Campo, o povoado e a antiga capela pertenciam a Barbacena. A pequena localidade foi promovida a curato em 1910, sendo seu primeiro cura, Pe. Avelino Antonio Pereira. No ano de 1948, o distrito foi desmembrado de Barbacena e elevado a categoria de cidade com o nome de Antonio Carlos, em homenagem a um interventor do Estado. Antonio Carlos apresenta as seguintes estações;

ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II:

12. Estação João Ayres

13. Estação Antonio Carlos (antiga Sítio)



Figura 98:

Detalhe da parede da sede da fazenda de Borda do Campo em Antônio Carlos.



Figura 99:
Fazenda Borda do
Campo em
Antônio Carlos.



Figura 100:
detalhe da muralha
da Fazenda Borda
do Campo.

Data/ Inauguração: 16 de junho de 1878

Linha/ Ramal: Linha do Centro – Km 351,678

Trilhos: Sim

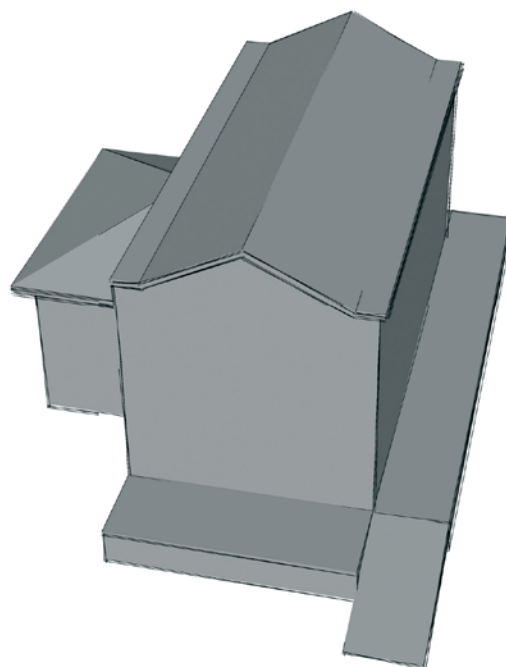
Estado de conservação: Péssimo

Categoria: Estação de pequeno porte

Uso atual: Abandonada

Observações: Não

Características arquitetônicas: Pequena construção de um pavimento, erguida em alvenaria sobre plataforma elevada que a nivela em relação à linha férrea. Apresenta planta retangular com apenas dois compartimentos de serviço, embora a fachada voltada para a linha sugira a distribuição simétrica de até cinco áreas funcionais. A edificação é protegida por cobertura de telhas francesas em duas águas, contidas por platibandas, portanto, sem beiral na plataforma de embarque. As fachadas laterais são mais trabalhadas do que as demais, expressando uma determinada hierarquização de acesso. Junto a suas empenas – acima da porta e sobre o eixo de simetria axial – foi disposta uma pequena abertura que ventila e ilumina a parte interna da cobertura. A ornamentação comparece na rusticação presente nos cunhais e nas pilastras centrais; no coroamento das aberturas (numa espécie de cornija em massa); e na composição das fachadas laterais, onde as aberturas das empenas sugerem pequenas torres e a platibanda se desenvolve em degraus.



Estudo volumétrico



Figura 101:
Vista da estação



Figura 102:
Vista da estação

Data/ Inauguração: 21 de outubro de 1878

Linha/ Ramal: Linha do Centro – Km 363,275

Trilhos: Sim

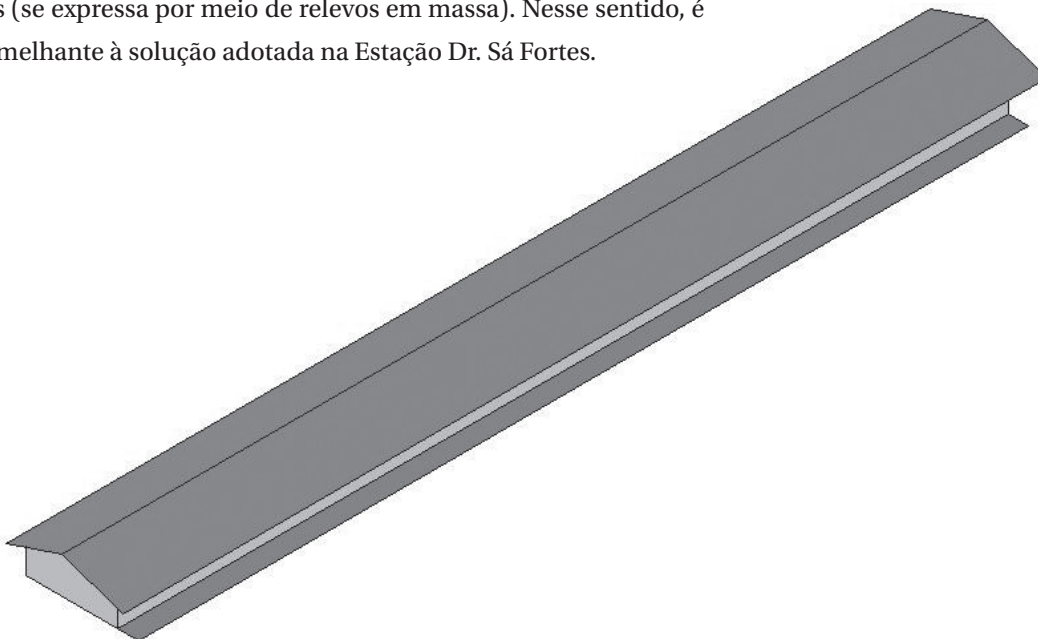
Estado de conservação: Regular/ péssimo

Categoria: Estação de médio porte

Uso atual: Uma pequena área é utilizada pela prefeitura, ficando o restante dos espaços relegados ao abandono.

Observações: Na estação do Sítio saía um entroncamento para a linha do Paraopeba (antiga E. F. Oesse de Minas) que em 1931 foi encampada à Rede Mineira de Viação (RMV).

Características arquitetônicas: Construção oblonga de um pavimento, erguida em alvenaria sobre plataforma elevada que a nivela em relação à linha férrea e ao acesso público. Apresenta planta retangular com os compartimentos distribuídos, seqüencialmente, lado-a-lado. Toda a edificação é protegida por cobertura de telhas francesas em duas águas, que se prolongam formando beirais apoiados em mãos-francesas peça única de madeira. Tudo indica que o edifício atual resultou da ampliação (linear) da estação ou módulo primitivo (igualmente retangular, mas menor). Tal operação de ampliação pode ser constatada pela análise da cobertura e forma de amarração do conjunto. A ornamentação está restrita a rusticação presente nos cunhais e ao emolduramento das aberturas (se expressa por meio de relevos em massa). Nesse sentido, é semelhante à solução adotada na Estação Dr. Sá Fortes.



Estudo volumétrico



Figura 103:
Vista da estação



Figura 104:
Vista da estação



Figura 105:
Vista da estação

DADOS HISTÓRICOS:

Os primeiros povoadores de Barbacena chegaram a região pelo Rio das Mortes. Em um pequeno rancho de nome Campolide, foi erguida a primeira capela de Nossa Senhora da Piedade. Com a abertura da picada de Garcia Rodrigues, a região se desenvolveu e se transformou em uma freguesia no ano de 1726. *A 27 de novembro de 1748, estando pronta apenas a capela-mor, construída de taipa, foi consagrada a igreja. Situa-se no alto da colina inteiramente isolada* (BARBOSA, 1995, p.42). No ano de 1764, a pedido do Pe. Feliciano Pita de Castro, uma nova igreja foi concluída, formando na freguesia de Nossa Senhora da Borba do Campo um pequeno arraial. No ano de 1791 foi elevada a categoria de Vila de Barbacena (nome tirado de uma vila do Alentejo, da qual era titular o então governador da capitania). O autor refere que a vila, criada no *arraial da Igreja Nova de Campolide foi levantada pessoalmente pelo Visconde de Barbacena. E, no mesmo dia, presidiu o Visconde de Barbacena a cerimônia do levantamento do pelourinho* (BARBOSA, 1995, p.43). Até o ano de 1923 a cidade era conhecida pelo nome de Nossa Senhora da Piedade de Barbacena, só a partir desse ano é que recebe apenas o nome de Barbacena. Barbacena apresenta as seguintes estações

ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II::

14. Estação de Sá Fortes

15. Estação de Barbacena



Figura 106 :
Registro de
Barbacena



Figura 107:
Estação de Barbacena
1905.



Figura 108:
Estação de Barbacena
1906.



Figura 109:
Estação de Barbacena
1910.

Data/ Inauguração: 15 de agosto de 1897

Linha/ Ramal: Linha do Centro – Km 368,426

Trilhos: Sim

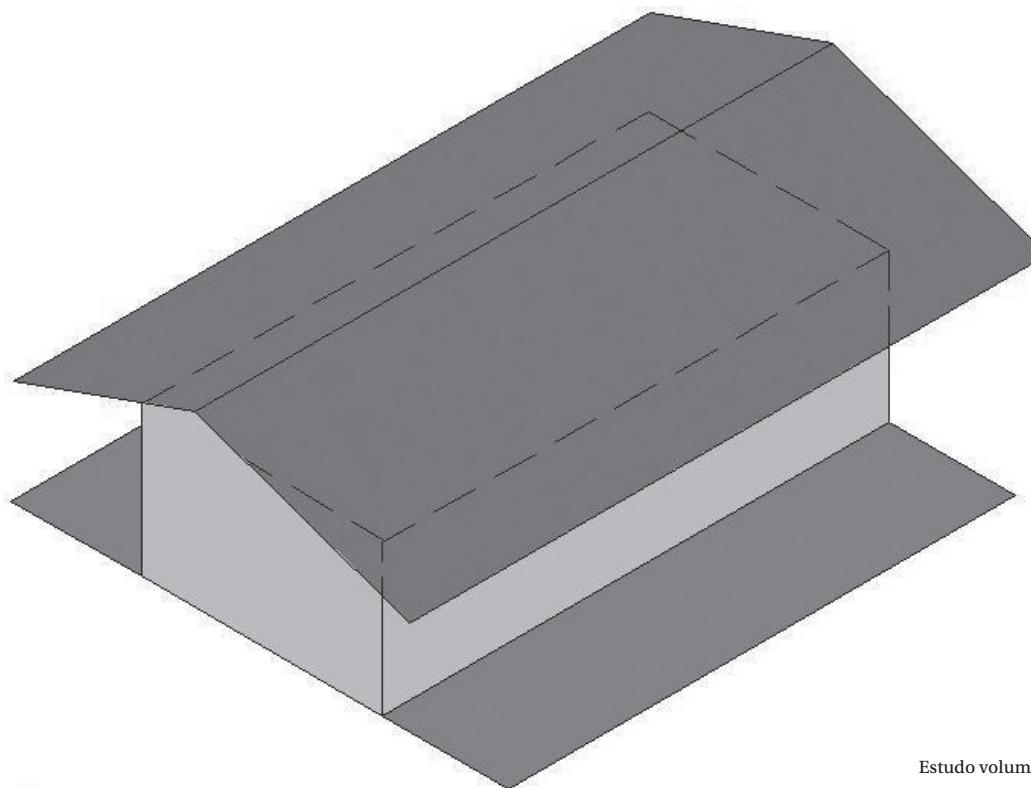
Estado de conservação: Péssimo

Categoria: Estação de pequeno porte

Uso atual: Abandonada.

Observações: O primeiro nome da estação seria Registro, sendo alterado para Sá Fortes em homenagem a um fazendeiro local.

Características arquitetônicas: Pequena construção de um pavimento, erguida em alvenaria sobre plataforma elevada que a nivela em relação à linha férrea. Apresenta planta retangular com apenas dois compartimentos de serviço. A edificação é protegida por cobertura de telhas francesas em duas águas, que se prolongam formando longos beirais apoiados em mãos-francesas de ferro. Na parte superior das empenas laterais, a cobertura desenvolve “tancanicas-anãs”, ou seja, pequenos planos de telhados triangulares. A ornamentação está restrita a rusticação presente nos cunhais e na pilastra central, e ao emolduramento das aberturas (se expressa por meio de relevos em massa).



Estudo volumétrico



Figura 110:
Vista da estação



Figura 111:
Vista da estação

Data/ Inauguração: 27 de junho de 1880

Linha/ Ramal: Linha do Centro – Km 378,236

Trilhos: Sim

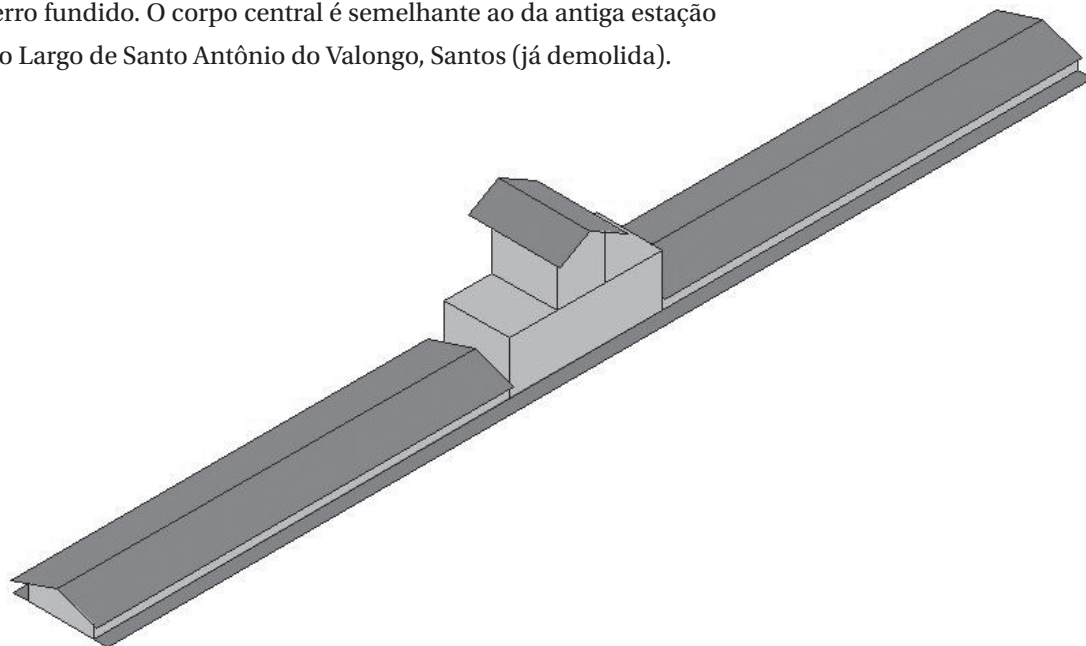
Estado de conservação: Bom

Categoria: Estação de grande porte

Uso atual: Não disponho.

Observações: O engenheiro Henrique Dumont (pai de Santos Dumont), foi quem administrou o trecho João Ayres – Barbacena. A estação construída nesse período foi demolida, sendo a atual inaugurada no ano de 1931. Desta estação partia um entroncamento para a E. F. Oesse de Minas que passava a dividir a mesma estação com a Central do Brasil.

Características arquitetônicas: A estação central de Barbacena destaca-se em relação às demais em decorrência de seu porte e tratamento. Construção composta de três volumes principais: um central, com dois pavimentos e torreão e dois laterais com um pavimento. Erguida em alvenaria sobre plataforma elevada, apresenta planta simétrica e retangular com os compartimentos distribuídos, seqüencialmente, lado-a-lado, com exceção do corpo central, que configura uma espécie de “porta”. Plasticamente, o torreão é seu elemento mais expressivo, contendo um relógio, o brasão da República e um acabamento em mansarda com mirante avarandado em ferro fundido. O corpo central é semelhante ao da antiga estação do Largo de Santo Antônio do Valongo, Santos (já demolida).



Estudo volumétrico



Figura 112:
Vista da estação



Figura 113:
Vista da estação



Figura 114:
Vista da estação



Figura 115:
Vista da estação



Figura 116:
Vista da estação



Figura 117:
Vista da estação

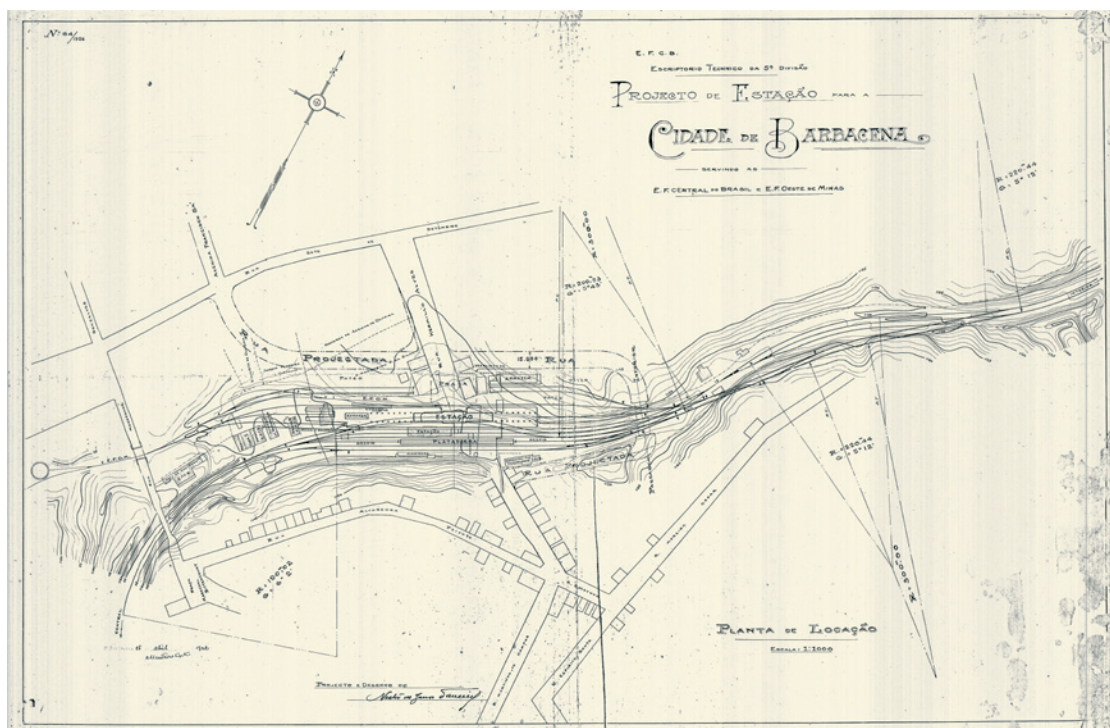


Figura 118:
Implantação da
estação de Barbacena

Depois de passarmos por todas estas estações e agora acompanhados do poema de W.H. Auden, podemos considerar que a ferrovia veio deixando rastro, como aquele deixado pelo Caminho Novo. O trem revolvia a mata com a sua estrutura de ferro ossuda. Ergueram-se estações desde “os longes à cordilheira”. E a ferrovia cruzando morros transpondo a Mantiqueira ligando o litoral ao interior. Essa estação foi escolhida para representar o Brasil e para deixar em aberto a reflexão que aqui tudo acontece um pouco depois do verão europeu.



4 | Inverno e neveiro

*A cerejeira sem folhas
mais alta que o teto
deu ano passado
muita fruta. Como
falar porém de fruta diante desse esqueleto?
Embora possa estar vivo
não há fruta nele.
Por isso derrubem-no
e usem a lenha contra
esse frio cortante.*

“A árvore sem folhas” – William Carlos Williams

*A águia paira sobre os píncaros do céu,
O Caçador com seus cães rastreia-lhes o trajeto.
Ó perene revolução de estrelas consteladas,
Ó perene recorrência de estações determinadas,
Ó mundo de primavera e outono, nascimento e morte!
O infinito ciclo da idéia e da ação,
Infinita invenção, experiência infinita,
Traz o conhecimento do vôo, mas não o do repouso,
O conhecimento da fala, mas não o do silêncio...*

Coros de “A Rocha” I – T. S. Eliot

O progresso material no interior do Brasil, proporcionado pelo advento da ferrovia foi fundamental para transformar a paisagem. Ao longo do século XIX, muitas coisas mudaram no País. Podemos relacionar a mudança econômica com o café, a mudança política com a independência e a mudança social com a abolição.

Entre tantas transformações foram implantadas as ferrovias, com os ventos da modernidade em um país novo e tropical que ambicionava o progresso material e tecnológico. O surto tecnológico atingiu a Província de Minas Gerais, em especial a região da Zona da Mata. Se nas décadas anteriores a produção de café entre mineiros e paulistas era semelhante, na virada do século XIX para o XX o domínio paulista passa a ser inquestionável.

Fica claro, portanto, que a expansão paulista que se observa entre 1891-95 e 1896-1900, que foi da ordem de 76,8%, revela claramente sua ampla base de acumulação, ao mesmo tempo que a dinâmica do café mineiro demonstrava claramente seu estancamento (LIMA, 1981, p.18).

Para a sobrevivência da cultura cafeeira era necessária uma reposição dos solos. Os pés de café envelhecidos não conseguiam manter a produtividade, e as terras já exauridas não propiciavam a reposição nutricional adequada. Se a solução para o café mineiro foi expandir a cultura para o centro-norte, essa expansão não obteve sucesso devido ao solo esgotado pela atividade mineradora (LIMA, 1981). Outra alternativa foi o de rumar para o sul de Minas, mas como salienta Lima, a proximidade dessa região com o oeste paulista em franco crescimento não permitiu um deslocamento da produção paulista para terras mineiras. Minas não possuía crescimento da lavoura cafeeira pela ausência de áreas para o plantio e a retração de mão de obra escrava.

No âmbito político a mudança do Império para a República trouxe novos embates ideológicos. Forças progressivas republicanas questionavam os valores tradicionais (MERCADANTE, 1978). Grupos de liberais republicanos pressionavam os fazendeiros mantenedores do trabalho servil para adotarem novos sistemas de trabalho. Mesmo com esses problemas a Zona da Mata mantinha níveis de produção satisfatórios 1890 até 1905.



Figura 120:
Vista aérea das
estações: E.F. Cen-
tral do Brasil e E.F.
Leopoldina.
Juiz de Fora - MG.

De todas as cidades cortadas pela Linha do Centro no século XIX, Juiz de Fora foi a que mais se beneficiou. Por volta de 1850 a paisagem do povoado de Santo Antonio do Paraíbuna era composta por ruas empoeiradas. Com o advento da ferrovia em fins do século XIX essa imagem ficava para trás. Ao redor da estação central surgiram praças ladeadas por hotéis. Os elementos arquitetônicos ecléticos do Rio de Janeiro imprimiam modernidade a região. A crise do café, provocou uma expansão manufatureira devido a indústria fabril têxtil. Essa indústria foi a salvação das áreas rurais em franca decadência.

Em Santos Dumont houve a instalação de oficinas para reparos de locomotivas que aliado a indústria de laticínios promoveu um dinamismo econômico. Em Barbacena se estruturou a indústria têxtil e floricultura.



Figura 121:
Praça da Estação.
Juiz de Fora - MG.



Figura 122:
Praça da Estação
Juiz de Fora - MG.

Por outro lado as cidade de Antonio Carlos e Ewbank da Câmara e os pequenos distritos de Chapéu D’Uvas ou Mantiqueira com a crise do café e a falência das linhas ferroviárias o desenvolvimento local ficou comprometido. Se as ações da natureza com as estações se recuperam, afinal, uma estação acaba sendo a solução para a outra. A solução para o inverno é a primavera, que se soluciona no verão que logo se transpõe em outono que gradativamente dá sentido ao inverno em constantes recomeços. O mesmo não ocorre com as ações humanas que não apresentam esse poder e muitas vezes determinados locais, obras ou situações são relegados a invernos prolongados.

Pequenas localidades aguardam silenciosas uma primavera, ou quiçá, um verão. As estações, sem os seus passageiros, sem os agentes que as animam e dão sentido a sua materialização entre ações de recuperação e abandono, aguardam um sentido. A arquitetura na sua excelência tenta resistir às estações climáticas que sazonalmente envolve sua externalidade.



Figura 123:
Estação João Ayres.
Interior.

**Figura 124:**

Estação Sá Fortes

Se a mudança econômica trouxe um novo perfil para essa região, o destino das ferrovias no Brasil seguiria para um novo embate. Com a mudança de Império para República, a antiga Estrada de Ferro D. Pedro II passou a se chamar Estrada de Ferro Central do Brasil, continuando seu processo de implantação dentro do território mineiro.

No decorrer da primeira metade do século XX, um novo surto nos meios de transporte provocou um forte

impacto sobre a cultura ferroviária mineira. Sob a administração de João Pinheiro, a primeira rodovia foi construída em Minas Gerais, com uma extensão de 25 km (FIGUEIREDO, 1937).

Como as ferrovias foram fundamentais para o escoamento do café, a modernidade do início do século XX, se apoiava em outro sistema de transporte: o rodoviário. Por volta de 1930, o discurso que imperava era que a solução para a problemática do sistema de transporte mineiro só poderia ser solucionada com a incorporação de rodovias. João Pinheiro foi salgado como um astuto empreendedor desta nova modernidade com a construção do trecho Sabará – Caeté. Analisando essa ação, o jornalista João Anatólio Lima, entusiasmado com a nova administração escreveu:

Proclamada a República, surge no cenário político e administrativo de Minas a figura de João Pinheiro da Silva, o propagandista ardoroso que orientava os republicanos mineiros [...] Como presidente da Câmara de Caeté sugeria ele, em 1901, ao governo do Estado, a construção de uma rodovia moderna entre Sabará e Caeté e destinada a dar grande impulso a economia mineira. (LIMA apud FIGUEIREDO, 1937, p.37-38).

Na realidade João Pinheiro materializava naquele momento, o mesmo espírito empreendedor para abrir vias, o mesmo espírito que moveu Garcia Rodrigues Paes a abrir a picada do Caminho Novo no século XVIII, ou Mariano Procópio com a sua União e Indústria e a administração da Estrada de Ferro D. Pedro II. João Pinheiro que já havia sido o presidente do Estado de Minas foi o pioneiro das estradas de rodagem no período republicano.

Com a iniciativa de João Pinheiro, o debate oscilava entre a implantação de estradas de rodagem ou a manutenção do transporte ferroviário. No ano de 1935, no Estado de Minas existiam 26.167 km de estradas de rodagem. No Sexto Congresso Nacional de Estradas de Rodagem

(1936) um dos temas mais debatidos foi a concorrência entre os dois tipos de transportes. O engenheiro civil, João Kubitschek de Figueiredo, representante do Estado de Minas, conclui:

Nenhuma ligação nacional, de fato, poderá apresentar maior interesse para a unidade de defesa da Pátria que a que vai estabelecer contato direto, rápido e permanente entre os estados do sul, do centro e do norte, cujos interesses comuns, sociais e comerciais praticamente não existem, e, finalmente, que vai possibilitar medidas de alto alcance e urgência. (FIGUEIREDO, 1937, p.66).

Analisando essa primeira conclusão, o transporte rodoviário seria agora o elo integrador do país. Após o processo de expansão ferroviária caberia a integração das estradas de rodagem. Segue João Kubitschek:

A concorrência do transporte rodoviário ao ferroviário, examinada agora a luz de dados estatísticos, colhidos em países estrangeiros e em alguns Estados brasileiros, apresentou-se reduzidíssima, mostrando que não é ela a responsável pela crise das estradas de ferro. Essa é o efeito, principalmente, da depressão econômica mundial, sentida imediatamente por todos os transportadores sem distinção alguma. (FIGUEIREDO, 1937, p.68).

O impasse econômico assombrava as ferrovias, e entre as propostas aprovadas pelo congresso ficou decidido que, *trechos rodoviários não deverão ser posteriormente substituídos por estradas de ferro, mas sim coexistir* (FIGUEIREDO, 1937, p.82). Hugo de Castro (1981) demonstra que no ano de 1938 a França possuía 42.000 km de estradas de ferro. Com a invasão alemã, cerca de 24.000 km foram destruídos e inutilizados. No pós-guerra, a França não só recuperou os quilômetros perdidos, bem como sofisticou o seu sistema de cargas e passageiros. No mesmo período a crise internacional na qual se refere Figueiredo (1937) trouxe o agravamento interno para as ferrovias brasileiras. Se os franceses investiram na recuperação das ferrovias destruídas pela

guerra, a mesma noção não criou raízes no Brasil. Entre as décadas de 40 e 50 o sistema ferroviário em declínio passou a viver em um inverno rigoroso.

Se o sistema ferroviário entra em colapso, seus equipamentos sofreram também essa retração. Como ficariam as estações? Se o que imprimia sentido às estações eram os passageiros e o seu transporte se restringia cada vez mais, as estações ficaram perdidas no tempo. O seu caráter funcional foi sendo suplantado por sua precária conservação.

Essa somatória de decadência econômica do café, as inquietações entorno do ideário de progresso tecnológico dos automóveis e das rodovias, as transformações culturais e estéticas, legariam essa região a um profundo esquecimento.

A idéia de progresso e evolução era representado simbolicamente pela modernidade tecnológica. A Estrada de Ferro Central do Brasil, em franca decadência nos anos 40 e 50, vivenciou a proposta iniciada com João Pinheiro, no então presidente Juscelino Kubitschek, *no último ano de sua administração, de um total de 100% de subvenções no setor viação, destinou 80% para as rodovias e menos de 7% para as ferrovias* (CASTRO, 1981, p.55).

Mas não foi só o fato da política, Flávio Saes (1981) aponta a decadência ferroviária com o declínio do café e a ausência de proventos para manter os custos, as despesas com materiais e peças importadas como trilhos, locomotivas, vagões, combustíveis e lubrificantes, juntando-se a esses obstáculos o endividamento contraído desde o início da implantação. Em contrapartida a doutrina positivista profundamente difundida no ideário republicano considerava o progresso como uma evolução constante atribuiu ao automóvel um novo patamar de modernidade. Sobre essa idéia de evolução constante e ânsia de progresso nos diz José Murilo de Carvalho:



Figura 125:
Estação Mantiqueira

Se a doutrina lhes dava o conteúdo da simbologia, a concepção estratégica impulsionava-os para a ação com maior urgência do que a sentida pelos positivistas franceses, ou europeus em geral, mesmo os de convicção comtista. O Brasil se lhes apresentava com as portas de grandes transformações, talvez mesmo de verdadeiro salto na seqüência das fases evolutivas. Além disso, viam-se em posição privilegiada para apressar a marcha da história. (CARVALHO, p.2003, p.139).

E nesse sentido a ação de apressar a história, via tecnologia, se fez presente. A substituição dentro de uma noção tecnológica cria essa idéia evolutiva. Primeiro locomotivas, depois automóveis apontam para um determinismo evolutivo positivista. E se para Baudelaire (1988) e Teixeira Coelho (1995) a modernidade se estrutura na fugacidade e na velocidade, o trem passou por aqui um dia, como um fragmento, um mecanismo de uma escala evolutiva assombrando *em face dos espetáculos mecânicos da modernidade* (HARDMAN, 2005, p.38) e das fantasias, do encantamento que as mutações constantes desse progresso tecnológico evocam.

E pensando na “cerejeira sem folhas mais alta que o teto deu no ano passado” de William Carlos Williams que abre esse capítulo e transpondo para o universo ferroviário as estações sem passageiros (Mantiqueira, João Ayres, Sá Fortes...), embora existentes enquanto “esqueletos”, mas sem funcionalidade se transformam depois de derrubadas em “lenha contra esse frio cortante”.

Diante da análise e estudo das questões pertinentes à arquitetura na elaboração desse trabalho, essa manifestação visual surgiu como uma vicissitude. Oscilando entre a configuração espacial, o seu caráter pragmático, o seu sentido simbólico e a sua expressão no tempo. As estações ferroviárias que apareceram a reboque das transformações industriais se expandiram impulsionadas pelo capital. Chegaram a lugares distantes, como um vapor imbuído de modernidade. Com o mundo ocidental industrial, o espaço arquitetônico passou a ser repensado, a sua finalidade utilitária serviu a novos interesses, seu sentido simbólico foi inserido dentro de um ideal burguês industrial e a percepção do tempo ganhou velocidade.

Diferente da percepção de mobilidade e velocidade que a modernidade inseriu no homem moderno, a arquitetura se constitui imóvel, estática, como um fragmento que restou de uma época. As pessoas se foram, os trens se foram, as economias se transformaram. Mas como um ruído insistente, a arquitetura das estações insiste em sobreviver às estações do ano. Uma insistência imóvel e silenciosa brigando com o tempo. Se tantos não venceram o tempo, a construção resiste.

A estação resistindo às margens do Caminho Novo se relaciona com essa antiga picada que também procura resistir ao tempo. Suportou o escoamento do ouro das minas ou do ouro verde dos cafezais. Serviu de estrada para as mulas ou de leito para a acomodação de dormentes e trilhos da E.F. D. Pedro II. A questão que se colocou é que o Caminho Novo e a Estrada de Ferro D. Pedro II estão completamente vinculados. Na verdade, o Caminho Novo é a espinha dorsal que une dois momentos históricos distintos.

Para o imaginário mineiro, o barroco é o que existe de mais expressivo em Minas. Desde o modernismo

brasileiro dos anos 20 e 30 do século XX, vem se consolidando a idéia de um barroco nativista e singular em Minas. Porém, Minas não se restringe a um tempo, mas a vários tempos. Sua história arquitetônica não se restringiu somente à produção colonial. Uma estação como a da E.F. D. Pedro II em Juiz de Fora deve ser entendida como um marco da modernidade em terras mineiras, com o seu ecletismo tão minucioso, entre o excesso e o austero, constituindo um arsenal de imagens tão fantasiosas quanto o barroco

Essa relação não poderia deixar de ser encarada como mais um traslado cultural. A tradição colonial mineiradora portuguesa foi sendo substituída pela tradição industrial ferroviária inglesa. O que, de uma forma ou de outra, não permitiu um gerenciamento de uma autonomia cultural e estética. Então, se atualmente um movimento pós-moderno canonizar esse ecletismo, ele vai ser tão genuinamente nativo como o barroco mineiro canonizado pelos movimentos modernos?

Nessa substituição cultural, o trem e a modernidade impuseram a expectativa do novo e o gosto pelo progresso. Acalentaram a vontade brasileira de se infiltrar e de se inserir em um universo cosmopolita, como no desejo de D. Pedro II. E, dentro desse desejo, a arquitetura nos diz muito. Muito mais que o fato ferroviário em si. O ecletismo insistia em uma bricolagem atemporal de caráter antidogmático, mas dotado de um senso histórico e atemporal. Essa quase “arquitetura-cenário” estética permitiu uma leitura tão lúdica como o rebuscado Barroco. O ecletismo, quando toca o passado, retorna cheio de agoras desse passado, como na visão de Walter Benjamin (1994). Ele não intenciona um só passado, mas um “quase” simultâneo passado. O delírio modernista brasileiro, com a suposta autonomia estética, não poderia nunca ecoar no ecletismo, pois esse é miscigenado por excelência, articulando um conjunto de valores simbólicos envolvendo o utilitário, a fantasia numa tolerância entre todas as contradições.

Não queremos também, nesse espaço, questionar os valores identitários mesclados com ufanismo para afirmar ou desqualificar um ecletismo brasileiro. Porque o espírito eclético é ambicioso e complexo, não se pautando no tempo ou no limite nacional. Falta ao ecletismo uma alma? Ou ele, sem discriminação, quer conter todas as almas? Falta no ecletismo uma tradição ou ele entende a tradição como plural, polimórfica e subjetiva. Diante do processo tecnológico que vem se impondo na modernidade, ninguém questiona as conquistas tecnológicas que são massificadas. Por que esse refém estético? Em um país tão plural como o Brasil, por que se preocupar com a pureza estética? A retomada da história colonial ambígua foi um ponto crucial para a reflexão da nossa complexidade estética.

Se as tradições podem ser forjadas (HOBSBAWN, 2002), o ecletismo despreza uma única tradição ao mesmo tempo em que pretende forjar todas elas. Como diria Robert Venturi, “(...) *a tendência dos arquitetos modernos ortodoxos tem sido reconhecer a complexidade de maneira insuficiente ou inconsistente. Na tentativa de romper com a tradição e começar tudo de novo, eles idealizaram o primitivo e o elementar*” (VENTURI, 2004, p. 3).

Essa tentativa de idealizar o primitivo e romper com a tradição, por parte da ortodoxia modernista, reforçaria, no Brasil, a idéia de Sérgio Miceli, do “(...) *nacional-estrangeiro... um universo diversificado de obras que deram guarida à representação plástica*” (MICELI, 2003, p. 20). Na verdade, no caso brasileiro, o modernismo não foi apenas negação da complexidade do século XIX, mas também equacionou um novo patamar representativo do nacional-estrangeiro. Operavam-se três pressupostos: o popular, o nacional e o internacional. Se essa sistematização gerou, no modernismo nacional, a simplificação, a valorização do primitivo misturado com a vanguarda estrangeira, deglutido de forma antropofágica, não podemos aplicar essas preocupações

ao imaginário eclético, pois, na sua essência, ele é por si só antropofágico.

O Caminho Novo foi a primeira síntese desse “nacional-estrangeiro inconsciente”, estabelecendo o princípio de uma futura nação de trocas econômicas, que em um momento ou outro tateia um precoce “nacional-estrangeiro” do barroco mineiro. Com a Estrada de Ferro D. Pedro II, “(...) *repete uma vida idêntica deslocando-se para cima e para baixo em seu tabuleiro vazio. Os habitantes voltam a recitar as mesmas cenas com atores diferentes, contam as mesmas anedotas com diferentes combinações de palavras*” (CALVINO, 2004, p. 63).

A estrada de ferro foi o segundo momento com a promessa de modernidade e desenvolvimento industrial, essa busca, esse ir e vir do desejo, da ambição, da fantasia e do eclétismo. No primeiro momento, o esplendor do ouro com seus agentes, e depois a ferrovia rasgando o caminho com o peso siderúrgico da modernidade. E o terceiro momento, o nacional estrangeiro modernista aglutinando elementos populares, vanguarda estrangeira e um novo conceito de nacionalismo.

É importante salientar que a experiência da ferrovia não foi nada fácil. Para sua acomodação, apareceram transtornos como o relevo acidentado e montanhas para serem transpostas. Mas o desejo, a ambição individual de D. Pedro II ou Mariano Procópio, ou muitos fazendeiros do café, alteraram de forma significativa a paisagem local desse caminho cheio de histórias.

Por outro lado, a ferrovia propicia uma análise econômica ligada à cultura do café. Na região estudada, a própria história da Zona da Mata se relaciona com os elementos fundadores da ferrovia no Brasil pela proximidade com o Rio de Janeiro. Esse aspecto da interferência direta do Estado na D. Pedro II e a articulação entre o Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais facilitaram grandes investimentos estatais, uma vez que o dinheiro do café se infiltrou pelos trâmites políticos.

Todos esses elementos são fundamentais para a história mineira, alavancando pequenos povoados e transformando em cidades os mais populosos. Essa relação econômica do desenvolvimento dos povoados influenciou diretamente na configuração das construções. Os locais mais ricos e prósperos contavam com estações mais equipadas, ao passo que, ao longo da linha do centro, pequenas estações foram implantadas em localidades diminutas.

Em Juiz de Fora aparecem as construções mais significativas. Posteriormente ao ciclo do ouro, as estações ferroviárias inauguram um novo momento na arquitetura mineira. As Estações de Juiz de Fora, da Linha do Centro, como a da Leopoldina e Mariano Procópio ou a de Barbacena constituíram as construções de maior porte, com a inclusão de oficinas e depósitos.

No caso de Barbacena ou Juiz de Fora, nas regiões centrais compondo a área ferroviária se desenvolveu a edificação de vários hotéis e restaurantes. As estações, com seus elementos ecléticos, o uso de estruturas de ferro e grande porte (1ª classe), reforçavam o poder econômico das duas cidades, inserindo essas localidades na modernidade.

No caso das estações de Benfica, Chapéu D'Uvas, Ewbank da Câmara, Santos Dumont e Antonio Carlos, com ligeiras adaptações, se mantinham um aspecto bastante padronizado dentro do universo ferroviário. Construções oblongas, com telhados de duas águas, planta retangular com um pavimento. As estações de Benfica e Santos Dumont foram implantadas como ilhas, com as linhas correndo dos dois lados, além dos ramais para Lima Duarte e Mercês.

No caso da Estação de Santos Dumont, a construção original foi alterada, pois fotografias antigas da estação mostram dois pavimentos, além de um hotel, como nos

casos das estações centrais de Juiz de Fora e Barbacena. Nas estações de Francisco Bernardino, Dias Tavares, Mantiqueira e João Ayres, teríamos exemplos de edificações de pequeno porte com uma única parada. Mesmo com partidos diferenciados, as estações apresentam, em menor ou maior escala, os elementos fundamentais, como plataforma de embarque, bilheteria, sala de espera, não destituindo os edifícios da sua finalidade, como estação de passagem. A única exceção recai sobre Cabangú, apresentando apenas uma plataforma de embarque e desembarque.

Os materiais construtivos compunham-se basicamente de alvenaria, telhados com estrutura em madeira, armadas em tesouras e cobertas com telhas francesas. Alguns detalhes estruturais e ornamentais em ferro foram encontrados, esquadrias de madeira, envidraçamento quadrado ou retangular com vidros planos, portas e janelas em madeira de duas folhas, em alguns casos trabalhadas com ferro, e outras apresentando venezianas.

Dentro do contexto eclético, nem todas as estações estudadas apresentaram um ecletismo. Encontramos desde um ecletismo mais acentuado até composições de linhas retas e simplificadas. Essas estações simplificadas mantinham o mesmo aspecto de muitas outras que os ingleses ou belgas exportaram para consolidação da modernidade ferroviária tropical.

Uma última consideração a fazer se refere ao valor de uso e revitalização. Não existe um projeto para revitalizar e voltar a dar às estações sua utilidade original. Na Linha do Centro não existem “trens para passageiros”, só transporte de carga. As estações estudadas apresentam funções e adaptações das mais distintas. As que são patrimônio municipal foram adaptadas para atender a finalidades culturais, como a de Juiz de Fora, que é atualmente a escola de pintura “Antonio Parreiras”. A Juiz de Fora-Leopoldina foi adaptada para ser o

Museu Ferroviário de Juiz de Fora. Em Ewbank, a estação foi transformada em centro cultural, bem como a de Santos Dumont. Algumas sobre o domínio da MRS Logística S.A. se transformaram em locais de serviços da empresa. E, por fim, algumas estão completamente entregues ao abandono. A conservação da plataforma de Cabangú está ligada ao fato de pertencer ao complexo Fundação Casa de Cabangú, onde funciona o Museu Casa Natal de Santos Dumont.

Atualmente, com o projeto de exploração turística da região e com a revitalização do Caminho Novo ou Estrada Real pelo Governo de Minas Gerais, e pelo fato de algumas estações situarem-se nesse caminho, algumas esperanças são esboçadas. Um tímido debate existe para a inclusão dessas estações no roteiro turístico explorado por essa rota. Essas estações, imóveis no tempo entre o “nascimento e morte”, nas palavras de T. S. Eliot, aguardam o “infinito ciclo da idéia e da ação, infinita invenção, experiência infinita”; esperam por ações novas, como a proposta de retornarem ao seu sentido e função originais. Em silêncio, esperam por respostas, o retorno da potência da linguagem funcional da arquitetura, que, na linguagem do poeta, seria “o conhecimento da fala, mas não o do silêncio...”

AGASSIZ, Louis. **Viagem ao Brasil: 1865 – 1866.** Louis Agassiz e Elizabeth Cary Agassiz. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. Da Universidade de São Paulo, 1975.

AGUDO, José Ary Morales. **Assalto ao café: vítima: o produtor.** São Paulo: Editora Soma Ltda., s/d.

AGUIAR, Feliciano de Souza. **Uma exposição sobre a Leopoldina Railway na reunião dos direitos de estradas de ferro.** s.l.: s.n., s.d..

ALBERTI, Leon Baptista. **L'architettura (a cura di Paolo Portoghesi).** Trad. Giovanni Orlandi. Milano: II. Polifilo, 1989. 580p.

ANAIS do seminário território, patrimônio e memória. Porto Alegre: ICOMOS; Santa Maria: UFSM, 2002.

ANAIS do VI Simpósio de História do Vale do Paraíba. Instituto de Estudos Valeparaibanos. Juiz de Fora: Minas Gerais, 1982.

ARANTES, A. Antonio (Org.). **Produzindo o passado.** São Paulo: Brasiliense, 1984.

ARGAN, Giulio Carlo. **História da arte como história da cidade.** São Paulo: Martins Fontes, 1993.

_____. Sobre el concepto de tipologia arquitectonica. In: __PATETTA, Luciano (Org.). **História de la arquitectura** (antologia crítica). Madrid: Celesses Ediciones, 1997.

_____. **Clássico e anticlássico: O Renascimento de Brunelleschi a Brüegel.** São Paulo: Companhia das Letras, 1999.

ARRIGHI, Giovanni. **O longo século XX**. Rio de Janeiro: Contraponto, São Paulo: Unesp, 1996.

AUDEN, W. H. **Poemas**. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

ÁVILA, Afonso. **Glossário de arquitetura e ornamentação**. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, s.d.

ÁVILA, Cristina. GRAVATÁ, Hélio: **Resgate bibliográfico de Minas Gerais**: estudo crítico Cristina Ávila. Pesquisa e organização Cristina Ávila e Kátia Miranda. Belo Horizonte: Centro de Estudos Históricos e Culturais/ Fundação João Pinheiro, 1998, v. 2.

BARBOSA, Waldemar de Almeida. **Dicionário Histórico-Geográfico de Minas Gerais**. Belo Horizonte: Editora Itatiaia Limitada, 1995.

BASTOS, Fernando. **Panorama das idéias estéticas no Ocidente** (*de Platão a Kant*). Brasília: EdUnB, 1987.

BASTOS, Wilson de Lima. **Do caminho novo para os campos gerais à atual BR-135**. Juiz de Fora: Imprensa Universitária da UFJF, 1975.

_____. **Caminho Novo**: espinha dorsal de Minas. Juiz de Fora: Funalfa, 2004.

BAUDELAIRE, Charles. **A modernidade de Baudelaire**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

BELLUZZO, Ana Maria de Moraes (Org.). **Modernidade**: vanguardas artísticas na América Latina. São Paulo: Memorial:Unesp, 1990.

BENJAMIN, Walter. **Magia e técnica, arte e política**: ensaios sobre literatura e história da cultura. São Paulo: Brasiliense, 1994 - Obras escolhidas, v. 1.

_____. **A modernidade e os modernos**. Rio de Janeiro: Edições Tempo Brasileiro Ltda., 2000.

BERNARDET, Jean-Claude. **O que é cinema**. São Paulo: Brasiliense, 2000 – Coleção Primeiros Passos, n. 9.

BLANQUES, Agustín. **Los Diez Livros de Arquitectura**. Madrid: Imprensa Real, 1955.

BORGES, Barsanuto Gomides. **O despertar dos dormentes**: estudo sobre a estrada de ferro de Goiás e seu papel nas transformações das estruturas regionais, 1909-1922. Goiânia: Cegraf, 1990.

BOXER, Charles R. **O império marítimo português: 1415-1825**. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

BRANDÃO, Carlos Antônio Leite. **A formação do homem moderno vista através da arquitetura**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2001.

BRITO, Nascimento. **Meio século de estradas de ferro**. Rio de Janeiro: Livraria São José, 1961.

BUNBURY, Charles James Fox. **Viagem de um naturalista inglês ao Rio de Janeiro e Minas Gerais (1833-1835)**. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1981.

BURKE, Peter. **O Renascimento Italiano**: cultura e sociedade na Itália. São Paulo: Nova Alexandria, 1999.

BUZELIN, José Emílio de Castro. SETTI, João Bosco. **Ferrovias Centro-Atlântica**: uma ferrovia e suas raízes. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2001.

CALDEIRA, Jorge. **Mauá**: empresário do império. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

CALVINO, Ítalo. **As cidades invisíveis**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

CAMARGO, Haroldo Leitão. Fundamentos multidisciplinares do turismo: história. In: __. CARNEIRO, Maria José. Multifuncionalidade da agricultura e ruralidade: uma abordagem comparativa. In: __. MOREIRA, R. J. & COSTA, L. F. de C. **Mundo rural e cultura**. Rio de Janeiro: Mauad, 2002.

CANCLINI, Nestor Garcia. **A socialização da arte**: teoria e prática na América Latina. São Paulo: Cultrix, 1976.

_____. **Culturas Híbridas**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, (Ensaio Latino-americanos, 1), 2000.

CANDIDO, Antonio. **Os parceiros do Rio Bonito**: estudo sobre o caipira paulista e a transformação dos seus meios de vida. São Paulo: Duas Cidades/ Ed. 34, 2001.

CARDOSO, Alice; ZAMIN, Frinéia (pesquisadoras). **Patrimônio ferroviário no Rio Grande do Sul**: inventário das estações 1874 - 1959. IPHAE - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Secretaria da Cultura do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

CARVALHO, José Murilo de. **A formação das Almas**: o imaginário da República do Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

CASTELLO BRANCO, Oswaldo H. **Uma cidade à beira do caminho novo**. Petrópolis: Editora Vozes Ltda., 1988.

CASTRO, Hugo de. **O drama das estradas de ferro no Brasil**. São Paulo: LR Editores Ltda., 1981.

CHASSART, R. Dumont. **Inventaire dès arrêts et dépendances dès chemins de fer de Belgique**. Dépot Legal: R. Dumont de Chassart/ Auteur - Editeur, 1995.

CHOAY, Françoise. **Alegoria do patrimônio**. Trad. Luciana Vieira Machado. São Paulo: Estação Liberdade / Unesp, 2001.

CLOQUET, L. **Traité d'architecture**. Paris: Librairie Polytechnique. Ch Béranger, Éditeur, 1900.

COELHO, Gustavo Neiva. **Ferrovias: 150 anos de arquitetura e história**. Goiânia: Trilhas Urbanas, 2004.

COELHO NETTO, José Teixeira. **Moderno pós-moderno**. São Paulo: Iluminuras, 1995.

COLLINS, Peter. **Los ideales de la arquitectura moderna: su evolución - 1750-1950**. Barcelona: Editorial Gustavo Gilli S.A., 1998.

COLQUHOUN, Alan. **Modernidade e tradição clássica**. São Paulo: Cosac & Naify, 2004.

COSTA, Antônio Gilberto (Org.). **Cartografia da conquista do território de Minas**. Belo Horizonte: Editora UFMG; Lisboa: Kapa Editorial, 2004.

CURY, Isabelle. **Cartas patrimoniais**. Rio de Janeiro: IPHAN, 2000.

CYRINO, Fábio. **Café, ferro e argila: a história da implantação e consolidação da *the San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltd.*** Através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

DAVID, Eduardo Gonçalves. **127 anos de ferrovias**. Juiz de Fora: Esdeva Empresa Gráfica Ltda., 1985.

DAVIDOFF, Carlos. **Bandeirantismo: verso e reverso**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1998.

DEBRET, Jean Baptiste. **Viagem pitoresca e histórica ao Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1989, v.7.

DORFLES, Gillo. **As oscilações do gosto**. Lisboa: livros Horizontes Ltda., 2001.

DURAND, J. C. **Arte, privilégio e distinção**. São Paulo: Perspectiva, 1989.

ELIOT, T. S. **Poesia**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1981.

ENTRE duas modernidades: do neoclassicismo ao pós-impressionismo na coleção do Museu Nacional de Belas Artes/ (textos de Pedro Martins Caldas Xexéo...*et al.*). Rio de Janeiro: Artviva Produção Cultural, 2004.

FAORO, Raimundo. **Os donos do poder**: formação do patronato político brasileiro. São Paulo: Ed. Globo/ Edusp, 1975, 2 v.

FAUSTO, Bóris. **História do Brasil**. São Paulo: Edusp, 1997.

FAZOLATTO, Douglas. **Juiz de Fora**: imagens do passado. Juiz de Fora: Funalfa Edições, 2003.

FERRAZ, Marcelo Carvalho. **Arquitetura rural na Serra da Mantiqueira**. São Paulo: Instituto Lina Bo E. P. M. Bardi, 1996.

FIGUEIREDO, João Kubitschek. **Evolução rodoviária no estado de Minas Gerais**. Belo Horizonte: s.n., 1937.

FONSECA, Maria Cecília Londres. **O patrimônio em processo**: trajetória da política federal de preservação no Brasil. Rio de Janeiro: Editora da UFRJ/ Minc. IPHAN, 1997.

FRAMPTON, Kenneth. **História crítica da arquitetura moderna**. São Paulo: Martins Fontes, 2003.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. Rio de Janeiro: Editora Fundo de Cultura, 1961.

GARDEN, C. (pseud. de Conceição Jardim). **Barbacena**. Rio de Janeiro: Oficinas de A Noite, 1942.

GERODETTI, José Emílio. CORNEJO, Carlos. **As ferrovias do Brasil nos cartões-postais e álbuns de lembranças**. São Paulo: Solaris Edições Culturais, 2005

GHIRARDELLO, Nilson. **A beira da linha: formações urbanas da noroeste paulista**. São Paulo: Editora Unesp, 2002.

GIEDION, Sigfried. **Espaço, tempo e arquitetura: o desenvolvimento de uma nova tradição**. São Paulo: Martins Fontes, 2004.

GLOSSÁRIO de Termos Ferroviários. Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT) / Diretoria de Infra-Estrutura Terrestre. Coordenação Geral Ferroviária. Versão 1. Brasília: 2003.

GÓES, Lúcia Pimentel de Sampaio. **Maravilhoso Sr. "Grão de Café"**. São Paulo: Edições Quiron, 1977.

GOMBRICH, E. H. **A história da arte**. Rio de Janeiro: Editora Guanabara Koogan S.A., 1988.

GONZAGA, Duque. **A arte brasileira**. Campinas: Mercado Aberto, 1995.

GRAHAN, Richard. **Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1973.

GUIA dos bens tombados de Juiz de Fora. Divisão de Patrimônio Cultural da Prefeitura de Juiz de Fora (Org.). Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 2002.

HALFELD, H. G. F. e TSCHUDI, J. J. Von. **A província brasileira de Minas Gerais**. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro. Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1998.

HALL, Stuart. **A identidade cultural na pós-modernidade**. Rio de Janeiro: DP&A, 2003.

HARDMAN, Francisco Foot. **Trem-Fantasma**: a ferrovia madeira-mamoré e a modernidade na selva. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

HAUSER, Arnold. **História social da literatura e da arte**. São Paulo: Mestre Jou, 1982, vol. 2.

HEGEL, G. W. F. **Cursos de Estética**. São Paulo: Edusp, 2002, vol. 3.

HERNANDO, Javier. **Arquitectura em Espana: 1770 - 1900**. Madrid: Ediciones Cátedra S.A., 1989.

HOBBSAWN, Eric J. **A era do capital: 1848 - 1875**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2004.

_____. & RANGER, Terence. **A invenção das tradições**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997.

HOLLANDA, Sérgio Buarque de. **Raízes do Brasil**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1969.

INSTITUTO Estrada Real Brasil. São Paulo: Empresa das Artes, 2005.

IVO, Ledo. **Finisterra**. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1972.

JAGUARIBE, Beatriz. **Fins de século**: cidade e cultura no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Rocco, 1998.

JANSON, H. W. **Iniciação à história da arte**. São Paulo: Martins Fontes, 1996.

JORNAL do Brasil. Suplemento Cidades Históricas do Sudeste. Rio de Janeiro: 29 Out. 2000.

JORNAL Tribuna de Minas. Calendário 2006. Fotos: Caminho Novo da Estrada Real. Juiz de Fora: 2006, p. 8, 10, 20, 24 e 26.

KOOLHAAS, Rem. **Conversa com estudantes.** Barcelona: Editorial Gustavo Gilli, 2002.

KRIEGESKORTE, Werner. **Giuseppe Arcimboldo: 1527-1593 – um mágico maneirista.** Köln: Benedikt Taschen, 1993.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação.** São Paulo: Ateliê Editorial, Fapesp, Secretaria da Cultura, 1998.

LACOSTE, Jean. **A filosofia da arte.** Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1986.

LAPA, José Roberto do Amaral. **A economia cafeeira.** São Paulo: Brasiliense, 1998.

LATIE, Miran Monteiro de Barros. **As Minas Gerais.** Rio de Janeiro: Editora S.A.A. Noite, 1939.

LEÃO, Flávio. **De volta à estrada real: uma viagem a pé pelas trilhas do século XVIII entre Rio de Janeiro e Ouro Preto.** Belo Horizonte: Roma Editora, 1999.

LEITE, Miriam Lifchitz Moreira. **Livros de viagem: 1803-1900.** Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 1997.

LEMOS, Carlos A. C. **Arquitetura brasileira.** São Paulo: Melhoramentos. Ed. da Universidade de São Paulo, 1979.

_____. **O que é patrimônio histórico.** 5. ed. São Paulo: Brasiliense, 1987.

_____. **Ramos de Azevedo e seu escritório.** São Paulo: Pini, 1993.

_____. **O que é arquitetura.** São Paulo: Brasiliense, 2003.

LEMOS, Celina Borges. A cidade republicana: Belo Horizonte, 1897-1930. In: __. CASTRIOTA, Leonardo Barci (Org). **Arquitetura da modernidade.** Belo Horizonte: Editora UFMG, 1998.

LIMA, João Heraldo. **Café e indústria em Minas Gerais: 1870-1920.** Petrópolis: Vozes, 1981.

LIMA, Margarida Rosa de. **D. Pedro II e Gorceix: a fundação da escola de Minas de Ouro Preto.** São Paulo: Fundação Gorceix/ Edições Loyola, 1977.

MAGALHÃES, Aloísio. **E triunfo?** A questão dos bens culturais no Brasil. Rio de Janeiro: Nova Fronteira/ Pró-Memória, 1985.

MAHFUZ, Edson da Cunha. **Ensaio sobre a razão compositiva.** Viçosa: UFV, Impr. Univ. Belo Horizonte. AP Cultural, 1995.

MANUAL de preservação de edificações ferroviárias antigas. Rede Ferroviária Federal S.A. Rio de Janeiro: RFFSA, 1991.

MARTINEZ, Alfonso Corona. **Ensaio sobre o projeto.** Brasília: Imprensa Oficial/ EdUnB, 2000.

MARX, Murilo. **Cidade no Brasil terra de quem?** São Paulo: Livraria Nobel S.A., 1991.

MATOS, Odilon Nogueira. **Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira.** Campinas, SP: Ed. Pontes, 1990.

MAURO, Frédéric. **O Brasil no tempo de Dom Pedro II: 1831-1889.** São Paulo: Companhia das Letras; Círculo do Livro, 1991.

MELLO E SOUZA, Laura de. **Desclassificados do ouro:** a pobreza mineira no séc. XVIII. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1986.

MELLO, Luiz. Fernando da Silva. **O espaço do imaginário e o imaginário do espaço:** a ferrovia em Santa Maria, RS. Porto Alegre: UFRGS, 2002. Dissertação de Mestrado.

MELO NETO, João Cabral de. **Obra completa.** Rio de Janeiro: Nova Aguilar, 1994, v. único.

MENDES, Murilo. **O menino experimental:** antologia. São Paulo: Summus, 1979.

MERCADANTE, Paulo. **Sertões do lesse.** Rio de Janeiro: Zahar, 1978.

MICELI, Sérgio. **Nacional estrangeiro.** São Paulo: Companhia das Letras, 2003.

MORAES, Dijon de. **Limites do Design.** Studio Nobel, 1997.

MORAIS, Frederico. **Arte é o que eu e você chamamos arte:** 801 definições sobre arte e o sistema de arte. Rio de Janeiro: Record, 2000.

MÜLLER, Luis; COLLADO, Adriana. Arquitectura del ferrocarril Santa Fé e las colônias. In: __. **Polis científica.** Santa Fé. Argentina: FADU - UNL - n. 2, 2001.

MUMFORD, Lewis. **Arte & Técnica.** São Paulo: livraria Martins Fontes; Lisboa: Edições 70, 1986.

NAVA, Pedro. **Balão Cativo.** Cotia, SP: Ateliê Editorial. São Paulo: Editora Giordano, 2000.

_____. **Báu de ossos.** Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1974.

NUNES, Benedito. **Introdução à filosofia da arte**. São Paulo: Ática, 1989.

OLIVEIRA, Paulino de. **História de Juiz de Fora**. Juiz de Fora: Companhia Dias Cardoso S.A., 1953.

PAULA, João Antônio de. **Raízes da modernidade em Minas Gerais**. Belo Horizonte: Autêntica, 2000.

PEIXOTO, Marta e LIMA, Raquel Rodrigues. **Arquitetura: História e crítica**. Porto Alegre: Ritter dos Reis, 2000.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Exposições Universais: espetáculos da modernidade do século XIX**. São Paulo: Editora Hucitec, 1997.

PEVSNER, Nikolaus. **Origens da arquitetura moderna e do *design***. São Paulo: Martins Fontes, 1981.

PISCHEL, Gina. **História universal da arte**. São Paulo: Melhoramentos, 1966, vol. 3.

PORCHAT, Edith. **Informações históricas sobre São Paulo no século de sua fundação**. São Paulo: Iluminuras, 1993.

PRADO JÚNIOR, Caio. **Evolução política do Brasil: colônia e império**. São Paulo: Brasiliense, 1994.

_____. **Formação do Brasil contemporâneo**. São Paulo: Brasiliense; Publifolha, 2000.

PRADO, Sálvio Pacheco de Almeida. **O primeiro ciclo do café no Brasil**. São Paulo: Editora Obelisco, 1977.

PROTEÇÃO e revitalização do patrimônio cultural no Brasil: uma trajetória. MEC/ SPHAN/ Pró-Memória, 1980.

PUPPI, Marcelo. **Por uma história não moderna da arquitetura brasileira**: questões de historiografia. Campinas: Pontes: Associação dos Amigos da História da Arte. CPHA. IFCH: Unicamp, 1998.

RAGON, Michel. **L'architecture des gares**. Paris: Éditions Denoël, 1984.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Quadro da Arquitetura no Brasil**. São Paulo: Perspectiva, 1976.

RIBAS, Marcos Caetano. **A história do caminho do ouro em Paraty**. Paraty: Contest Produções Culturais, 2003.

RIBEIRO, Cláudia R. Vial. **A dimensão simbólica da arquitetura**. Belo Horizonte: FUMEC-FACE, C / ARTE, 2003.

RICHARD, André. **A crítica de arte**. São Paulo: Martins Fontes, 1989.

RICUPERO, Bernardo. **O romantismo e a idéia de nação no Brasil**: 1830-1870. São Paulo: Martins Fontes, 2004.

ROCHA-PEIXOTO, Gustavo. O Ecletismo e seu contemporâneos na arquitetura do Rio de Janeiro. In: __. CZAJKOWSKI, Jorge. **Guia da arquitetura eclética no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Centro de Arquitetura e Urbanismo, 2000.

RODRIGUES, Antônio Edmilson M. e FALCON, Francisco José Calazans. **Tempos Modernos**: ensaios de história cultural. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

RODRIGUES, Hélio Suêvo. **A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro**: o resgate da sua memória. Rio de Janeiro: Ed. Sociedade de Pesquisa para Memória do Trem, 2004.

SAES, Flávio Azevedo Marques de. **As ferrovias de São Paulo: 1870 – 1940.** São Paulo: HUCITEC, Brasília: INL, 1981.

SAIA, Luis. **Morada paulista.** São Paulo: Editora Perspectiva, 1978.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. **Segunda viagem do Rio de Janeiro a Minas Gerais e a São Paulo.** Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1974.

_____. **Viagem às nascentes do Rio São Francisco.** Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1975.

SÁ, Marcos Moraes de. **A Mansão Figner: o Ecletismo e a casa burguesa no início do século XX.** Rio de Janeiro: SENAC, 2002.

_____. **Ornamento e modernismo: a construção de imagens na arquitetura.** Rio de Janeiro: Rocco, 2005.

SANT'ANNA, Denise Bernuzzi de. **Corpos de passagem: ensaios sobre a subjetividade contemporânea.** São Paulo: Estação Liberdade, 2001.

SANTOS, Lúcio José dos. **História de Minas Gerais: resumo didático.** Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1972.

SCHLEE, Andrey Rosenthal. **O ecletismo na arquitetura pelotense até as décadas de 30 e 40.** Porto Alegre: UFRGS, 1993. Dissertação de Mestrado.

SCHWARCZ, Lilia Moritz. **As barbas do imperador: D. Pedro II, um monarca nos trópicos.** São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

SECRETARIA de Estado da Cultura. Centro de História Oral. Rio Grande do Sul. Memória Cidadã: Vila Belga / Sedac / CHO. Porto Alegre: Sedac/ CHO, 2002.

SILVA, Fernando Fernandes da. **As cidades brasileiras e o patrimônio cultural da humanidade.** São Paulo: Peirópolis / Editora Universidade de São Paulo, 2003.
SILVA, Geraldo Gomes da. **Arquitetura do ferro no Brasil.** São Paulo: Nobel, 1987.

SILVA, Sérgio. **Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil.** São Paulo: Alfa-Omega, 1976.

SIMIELLI, Maria Elena. **Geoatlas básico.** São Paulo: Ed. Ática, 2002.

SOUZA, Ângela Maria Gordilho; JACQUES, Paola Barenstein (Org.). **Cadernos PPG – AU/ FAUFBA. Ano I, n. I.** Salvador: EDUFBA, 2003.

STOLCKE, Verena. **Cafeicultura: homens mulheres e capital (1850-1980).** São Paulo: Brasiliense, 1986.

STRÖHER, Eneida Ripoll (Org.). **O tipo na arquitetura: da teoria ao projeto.** São Leopoldo: Editora Unisinos, 2001.

TAUNAY, Afonso de Escagnolle. **A missão artística de 1816.** Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1983.

TELES, Gilberto Mendonça. **Vanguarda européia e modernismo brasileiro.** Petrópolis: Vozes, 1983.

THE Turner Collection in the clore Gallery. London: Tate Gallery Publications, 1987.

TORRES, João Camilo Oliveira. **História de Minas Gerais.** Belo Horizonte: Difusão Pan-americana do Livro, 1961, 5 v.

TOSI, Pedro Geraldo. A arquitetura do ferro e a história da ferrovia como tema gerador no ensino de História. In: __. MALATIAN, Teresa e DAVID, Célia Maria (Org.). **Pedagogia cidadã** – cadernos de formação: ensino de História. São Paulo: Unesp: pró-reitoria de Graduação, 2004.

TUFFANI, Eduardo. **Vitrúvio e a formação do arquiteto**. São Paulo: FFLCH/USP, 1990, Tese de doutorado.

TURISMO ecológico: Minas Gerais – Brasil. São Paulo: Empresa das Artes, 2001.

VASCONCELLOS, Sylvio de. **Mineiridade**. São Paulo: Abril S.A. Cultural e Industrial, 1981.

VASCONCELOS, Diogo de. **História antiga de Minas Gerais**. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; Brasília: INL, 1974, v. II.

_____. **História média de Minas Gerais**. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. Universidade de São Paulo, 1999.

VENTURI, Lionello. **História da Crítica de Arte**. Lisboa: Edições 70, 1998.

VENTURI, Robert. **Complexidade e contradição em arquitetura**. São Paulo: Martins Fontes, 2004.

VERLAINE, Paul. **Para ser caluniado**. São Paulo: Brasiliense, 1985.

WAISMAN, Marina. **La estrutura histórica del entorno**. Buenos Aires: Ediciones Nueva Visión, 1977.

WEIMER, Günter. **Arquitetura popular brasileira**. São Paulo: Martins Fontes, 2005.

WICKERT, Ana Paula. **Nos caminhos da ferrovia: a arquitetura ferroviária na linha tronco norte gaúcha- 1883 - 1920.** Salvador: UFBa, 2002. Dissertação de Mestrado.

WILLIAMS, Raymond. **O campo e a cidade.** São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

WILLIAMS, William Carlos. **Poemas.** São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

ZANINI, Walter (Org). **História da arte no Brasil.** São Paulo: Instituto Walter Moreira Salles, 1983, v.1.

ZILIO, Carlos. **A querela do Brasil: a questão da identidade na arte brasileira.** São Paulo: Relume-Dumara, 1997.

ZORZO, Francisco Antonio. **Ferrovia e rede urbana na Bahia: doze cidades conectadas pela ferrovia no sul do recôncavo e sudeste baiano (1870 - 1930).** Feira de Santana/BA: UEFS, 2001.

ARQUIVOS, BIBLIOTECAS E MUSEUS CONSULTADOS:

ARQUIVO da Rede Ferroviária Federal S. A. Juiz de Fora. MG. Visita e consulta ao acervo em Jan. e Jul. 2005.

BIBLIOTECA - acervo particular do Prof.: Andrey Rosenthal Schlee. Brasília. DF. Consulta realizada em 2005/2006.

BIBLIOTECA - acervo particular do Sr. Oswaldo Henrique Castello Branco. Santos Dumont. MG. Consulta realizada em Jul. 2005.

BIBLIOTECA Central da Universidade Federal de Juiz de Fora. UFJF. Visita e consulta ao acervo em Jan. 2005.

BIBLIOTECA da Universidade de Brasília. UnB. Visita e consulta do acervo de Mar. a Nov. 2005.

MUSEU Fundação Casa de Cabangú - Santos Dumont. MG. Visita e consulta ao acervo em Jan. 2005.

MUSEU Ferroviário de Juiz de Fora. MG. Visita e consulta ao acervo em Jan. e Jul. 2005.

ENTREVISTAS:

Jair Antonio da Silva. **Entrevista concedida em 15 Jan. 2005. Juiz de Fora, MG.**

Moacyr Baeta Nunes. **Entrevista concedida em 15 Jan. 2005. Juiz de Fora, MG.**

SITE ACESSADO:

ESTAÇÕES Ferroviárias do Brasil. GIESBRECHT, Ralph Mennucci. (Elaborador da página) <http://www.estacoesferroviarias.com.br> - Acesso em: 30 nov. 2005.

Bitola – É a distância entre as faces internas dos boletos dos trilhos, formada na linha normal a essas faces, 16 mm abaixo do plano constituído pela superfície superior do boleto.

Bitola de Rodeiro – Distância entre pontos das rodas de mesmo rodeiro, mais próximos aos trilhos, medida perpendicularmente às linhas de bitola.

Bitola Estreita – Aquela inferior a 1,435m.

Bitola Larga – Aquela superior a 1,435 m. No Brasil, é a bitola de 1,600 m.

Bitola Métrica – Aquela igual a 1,000 m.

Bitola Mista – Via férrea com três ou mais trilhos, para permitir a passagem de veículos com bitolas diferentes.

Bitola Standard (internacional) – Aquela igual a 1,435 m, oficialmente adotada pela Conferência Internacional de Berna, em 1907.

Boleto – Parte superior do trilho, sobre a qual deslizam as rodas dos veículos.

Dormente – Peça de madeira, concreto, concreto protendido ou ferro, onde os trilhos são apoiados e fixados e que transmitem ao lastro parte dos esforços e vibrações produzidos pelos trens.

Entroncamento – Junção, ponto de contato, articulação, ligação, bifurcação.

- Diz-se mais comumente da estação ou cidade servida em comum por duas ou mais empresas diferentes e que serve de ponto de ligação para a conjugação dos seus serviços. Pode ainda referir-se, no caso de uma só estrada, às estações onde começam os ramais.

Estação – Instalação fixa onde param os trens.

- Dependência da ferrovia onde são vendidas passagens. Efetuados despachos, arrecadados os fretes, entregues as expedições, etc.

- O mesmo que agência, embora essa expressão tenha maior emprego para designar os escritórios de despachos situados fora dos trilhos.

- Local onde os trens podem se cruzar ou ultrapassar e compreende igualmente o edifício ali construído para a realização dos serviços que lhe são próprios e para acomodação dos passageiros e ou cargas.

Estação Composta – Instalação fixa onde os trens são formados e triados.

Estação Inicial – A primeira estação mencionada na tabela de qualquer trem.

Estação Intermediária – Estação localizada entre a estação inicial e a terminal.

Estação Mestra – Estação que gerencia os equipamentos de controle, sinalização e tráfego.

Estação Não Sinalizada – Estação em trecho de bloqueio manual desprovida de sinais de bloqueio manual fixos.

Estação Recompositora – É aquela onde os trens são manobrados para nova triagem.

Estação Semi-Sinalizada – Estação em trecho de bloqueio manual provida de sinais de bloqueio manual fixos controlando as entradas nas rotas.

Estação Sinalizada – Estação provida de sinais de bloqueio controlando as entradas nas rotas, partidas dos trens e manobras no pátio.

Estação Terminal – A estação mencionada por último na tabela de qualquer trem.

Gabarito de Estação – Gabarito de via que indica o espaço livre para passagem de trem na via mais próxima à plataforma da estação.

Linha de Trilho (fiada de trilho) – Conjunto de trilhos ligados topo a topo geralmente, sobre dormentes, formando uma fiada de trilhos.

Linha Principal – Linha atravessando pátios e ligando estações, na qual os trens são operados por horários e licenças em conjunto, ou cuja utilização é governada por sinais de bloqueio, sinais de travamento sincronizado ou qualquer outra modalidade de controle.

Linha Tronco – Trecho principal das linhas de uma via férrea do qual derivam os ramais ou linhas secundárias.

- A linha de um sistema ferroviário que, em virtude de suas características de circulação, é de maior importância relativa que as demais linhas do sistema.

Linhas Secundárias – São as linhas ou desvios adjacentes a uma linha ou linhas principais.

Ramal – Trecho de linha que se destaca da linha tronco (principal) da estrada.

- Linha férrea que se deriva de um tronco ferroviário.

Arco Abatido – É aquele constituído de porções de arcos conjugados, com auxílio de vários centros, com alturas sempre menores que o ralo da maior curva utilizada.

Balaústre – Pequena coluna ou pilar disposto em uma série, sustentando mainel ou corrimão, formando assim uma balaustrada.

Bandeira – Caixilho fixo ou móvel, situado na parte superior das portas ou janelas, com a função de iluminação e ventilação dos cômodos, independentemente das portas ou janelas sobre as quais se situam.

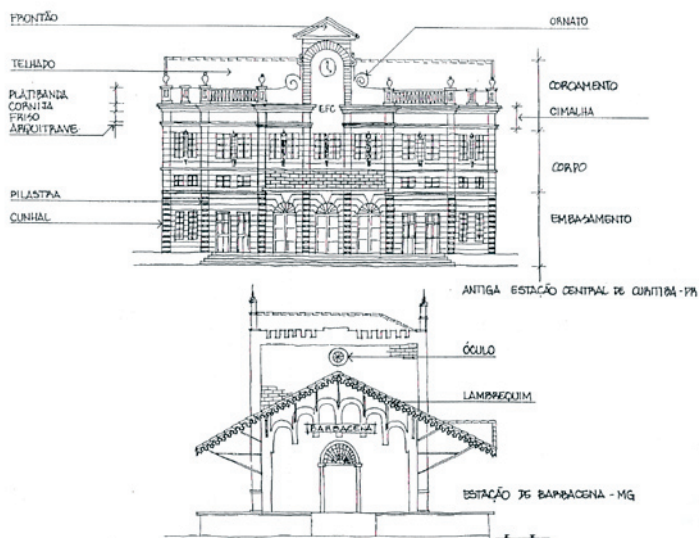


Figura 126

Beiral – Parte do telhado formada por uma ou mais fiadas de telhas que fazem saliência sobre o prumo da parede externa de uma construção.

Cantaria – Pedras lavradas e cortadas, para serem aplicadas às diferentes partes do edifício, como constituição de paredes. Chama-se falsa cantaria as pedras que funcionam apenas como revestimento.

Cimalha – Acabamento ornamental ao longo da parte superior do edifício logo depois da platibanda. Ela é constituída pela **Cornija** – que é a terceira parte mais elevada da cimalha; pela **Arquitrave** – que é a parte

mais baixa da cimalha; e pelo **Friso** – espaço que separa a arquitrave da cornija, sendo comumente ornado de esculturas ou inscrições.

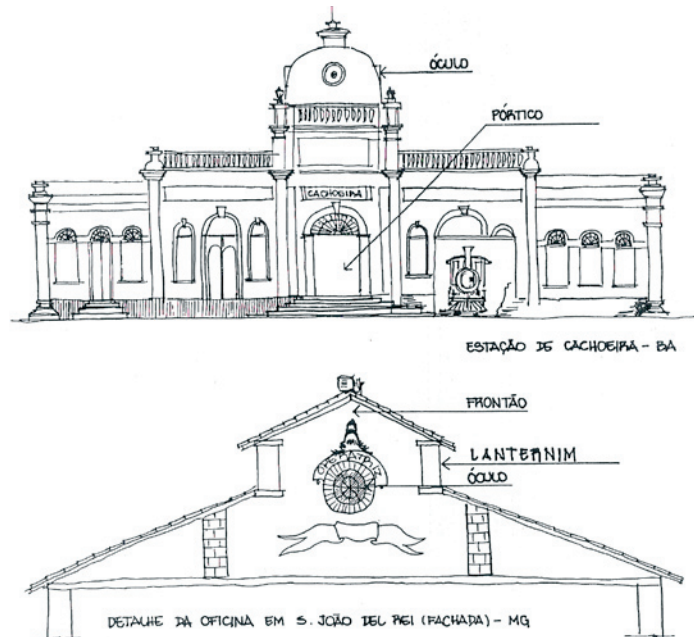


Figura 127

Cornija – Conjunto de molduras salientes que servem de arremate superior de uma construção.

Coroamento – É o conjunto formado pela cobertura, platibanda e cornija.

Corpo – O pavimento superior de um edifício.

Cunhal – nome das pedras situadas nos ângulos ex-

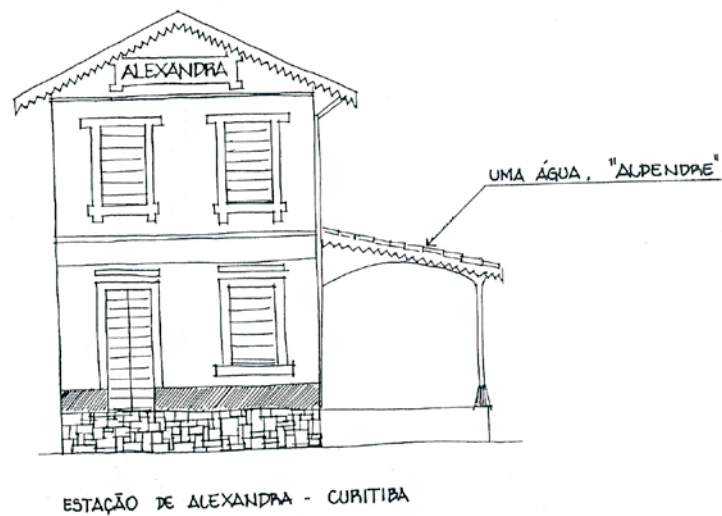


Figura 128

ternos dos edifícios. Genericamente, a palavra designa qualquer ângulo externo formado por duas paredes concorrentes, seja qual for a alvenaria empregada.

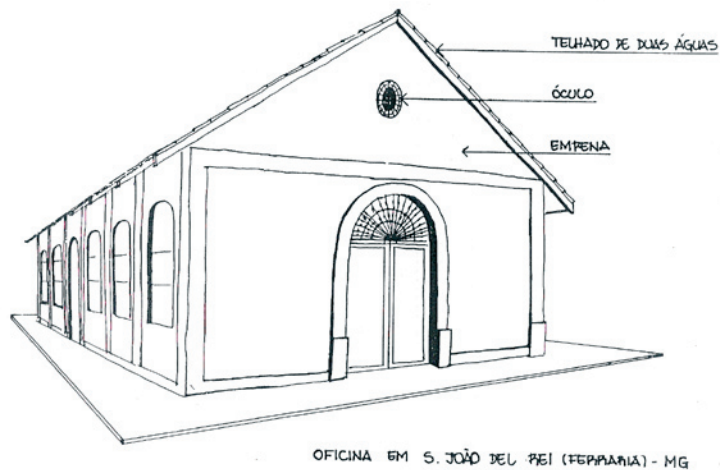


Figura 129

Embasamento – O pavimento mais baixo de uma construção, usualmente abaixo ou parcialmente abaixo do nível do chão. Alicerce contínuo que serve de sustentação de um edifício, base, apoio.

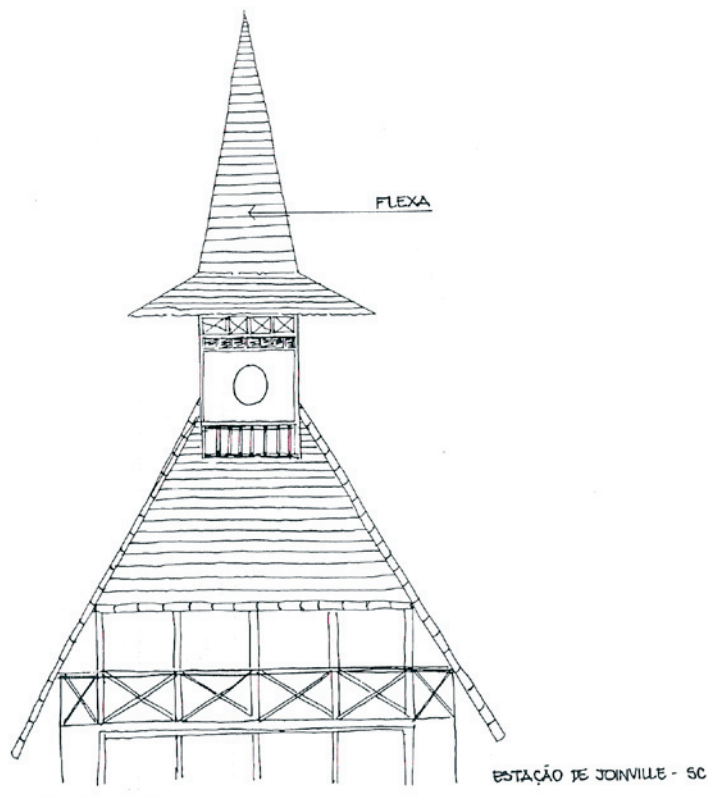


Figura 130

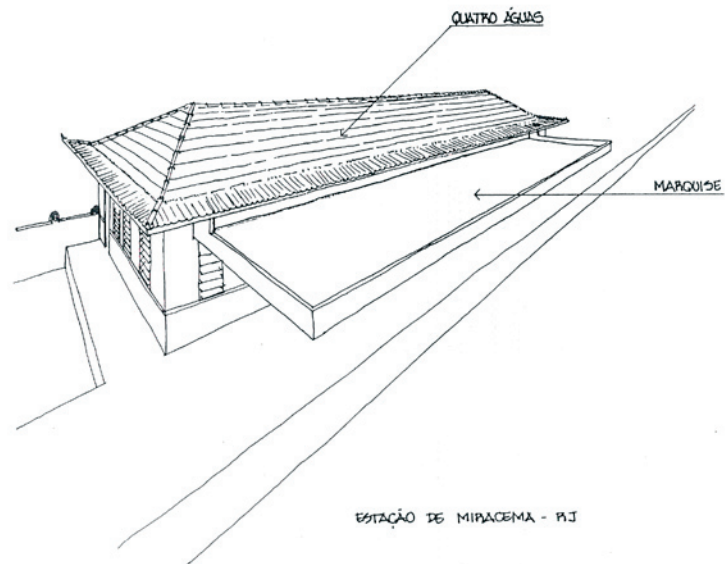


Figura 131

Empena – A parte triangular superior de uma parede na extremidade de um telhado de duas águas. Normalmente, tem os lados retos, mas há variações podendo haver indentações ou degraus. Flanco cego de um edifício.

Frechal – Viga de madeira que, apoiada ao longo de uma parede, recebe e distribuí uniformemente as pressões exercidas por caibros de telhados, barrotes de sobrados, etc.

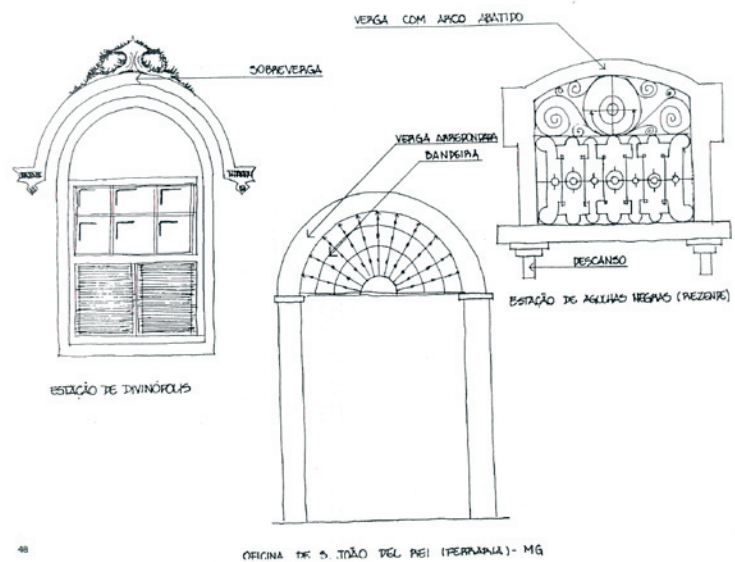


Figura 132

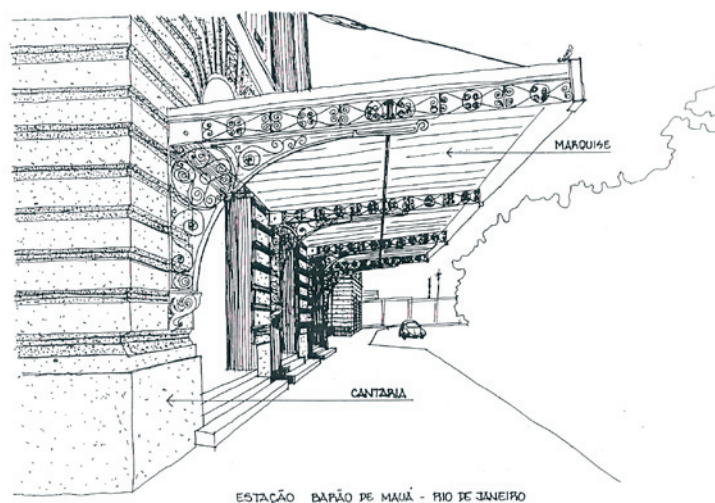


Figura 133

Frontão – Arremate superior, principalmente nos edifícios clássicos, que tem por função primeira vedar o espaço compreendido pelas duas águas da cobertura e pelo plano situado nos topos das paredes do pavimento da construção.

Guarda-Corpo – Nome da grade ou balaustrada que resguarda a extremidade dos balcões, janelas, sacadas e portas e dos degraus das escadas.

Lambrequim – Rendilhado de madeira recortada usado na decoração das extremidades dos beirais dos telhados.

Óculo – Abertura ou janela circular ou oval, feita nas empenas ou frontões, destinada a fornecer iluminação e ventilação internas.

Ornato – Elementos em estuque, superpostos nas fachadas com motivos decorativos.

Pilastra – Pilar raso ou coluna retangular projetando-se ligeiramente da parede.

Platibanda – Pequeno muro sobre a cimalha que contorna uma construção, acima dos frechais, formando a proteção ou a camuflagem do telhado, contornando as calhas.

Pórtico – Entrada nobre de um edifício. Trave ou viga horizontal sustentada por dois elementos verticais (esseios).

Sobreverga – Trabalhos ornamentais localizados na parte superior das vergas.

Telhado – Tipo: De duas águas – é aquele constituído por tesouras comuns ou simples e usualmente com empenas nas extremidades. **De quatro águas** – não tem empenas nas extremidades, sendo estas inclinadas em vez de verticais. **De uma água** – é um alpendre, usualmente construído de encontro a, ou apoiado a uma parede mais elevada. **Em flecha** – tem quatro águas com inclinação acentuada, unindo-se em um vértice, às vezes com empenas na base. **Simplex** – é construído sem tensores ou contratensores com as empenas ou pernas fixadas aos frechais e cumeeiras. **Lanternim** – construção da parte superior de um telhado, provida de abertura, para iluminação do compartimento.

Verga – Peça que fecha a parte superior de um vão de porta ou janela apoiando-se nas ombreiras (elementos verticais).

FIGURA | FONTE / AUTORIA

001 | KRIEGESKORTE, Werner. **Giuseppe Arcimboldo: 1527-1593 – um mágico maneirista**. Köln: Benedikt Taschen, 1993. p.57.

002 | DEBRET, Jean Baptiste. **Viagem pitoresca e histórica ao Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1989, v.7, prancha 72.

003 | DEBRET, Jean Baptiste. **Viagem pitoresca e histórica ao Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1989, v.7, prancha 32.

004 | **JORNAL do Brasil**. Suplemento Cidades Históricas do Sudeste. Rio de Janeiro: 29 Out. 2000. p. 14.

005 | COSTA, Antônio Gilberto (Org.). **Cartografia da conquista do território de Minas**. Belo Horizonte: Editora UFMG; Lisboa: Kapa Editorial, 2004, p. 86

006 | COSTA, Antônio Gilberto (Org.). **Cartografia da conquista do território de Minas**. Belo Horizonte: Editora UFMG; Lisboa: Kapa Editorial, 2004, p. 67

007 | DEBRET, Jean Baptiste. **Viagem pitoresca e histórica ao Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1989, v.7, prancha 49.

008 | KRIEGESKORTE, Werner. **Giuseppe Arcimboldo: 1527-1593 – um mágico maneirista**. Köln: Benedikt Taschen, 1993. p.52.

009 | **THE Turner Collection in the clore Gallery**. London: Tate Gallery Publications, 1987. p. 96.

010 | GOMBRICH, E. H. **A história da arte**. Rio de Janeiro: Editora Guanabara Koogan S.A., 1988, p.413.

011 | RODRIGUES, Hélio Suêvo. **A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro**: o resgate da sua memória. Rio de Janeiro: Ed. Sociedade de Pesquisa para Memória do Trem, 2004, p. 12

012 | RODRIGUES, Hélio Suêvo. **A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro**: o resgate da sua memória. Rio de Janeiro: Ed. Sociedade de Pesquisa para Memória do Trem, 2004, p. 13

013 | RODRIGUES, Hélio Suêvo. **A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro**: o resgate da sua memória. Rio de Janeiro: Ed. Sociedade de Pesquisa para Memória do Trem, 2004, p. 14

014 | KRIEGESKORTE, Werner. **Giuseppe Arcimboldo: 1527-1593 – um mágico maneirista**. Köln: Benedikt Taschen, 1993. p.34

015 | HARDMAN, Francisco Foot. **Trem-Fantasma: a ferrovia madeira-mamoré e a modernidade na selva**. São Paulo: Companhia das Letras, 2005, fig. 6

016 | RODRIGUES, Hélio Suêvo. **A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro**: o resgate da sua memória. Rio de Janeiro: Ed. Sociedade de Pesquisa para Memória do Trem, 2004, p.

017 | CALDEIRA, Jorge. **Mauá: empresário do império**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995, p.287

018 | DAVID, Eduardo Gonçalves. **127 anos de ferrovia**. Juiz de Fora: Esdeva Empresa Gráfica Ltda., 1985, p. 13

019 | DAVID, Eduardo Gonçalves. **127 anos de ferrovia**. Juiz de Fora: Esdeva Empresa Gráfica Ltda., 1985, p. 19

020 | RODRIGUES, Hélio Suêvo. **A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro:** o resgate da sua memória. Rio de Janeiro: Ed. Sociedade de Pesquisa para Memória do Trem, 2004, p. 22

021 | RODRIGUES, Hélio Suêvo. **A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro:** o resgate da sua memória. Rio de Janeiro: Ed. Sociedade de Pesquisa para Memória do Trem, 2004, p. 43

022 | GERODETTI, José Emílio. CORNEJO, Carlos. **As ferrovias do Brasil nos cartões-postais e álbuns de lembranças.** São Paulo: Solaris Edições Culturais, 2005, p.29

023 | GERODETTI, José Emílio. CORNEJO, Carlos. **As ferrovias do Brasil nos cartões-postais e álbuns de lembranças.** São Paulo: Solaris Edições Culturais, 2005, p.28

024 | DEBRET, Jean Baptiste. **Viagem pitoresca e histórica ao Brasil.** Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1989, v.7, prancha 36.

025 | HARDMAN, Francisco Foot. **Trem-Fantasma:** a ferrovia madeira-mamoré e a modernidade na selva. São Paulo: Companhia das Letras, 2005, fig. 4.

026 | MARX, Murilo. **Cidade no Brasil terra de quem?** São Paulo: Livraria Nobel S.A., 1991. P. 42.

027 | MARX, Murilo. **Cidade no Brasil terra de quem?** São Paulo: Livraria Nobel S.A., 1991. P. 43.

028 | MARX, Murilo. **Cidade no Brasil terra de quem?** São Paulo: Livraria Nobel S.A., 1991. P. 78.

029 | MARX, Murilo. **Cidade no Brasil terra de quem?** São Paulo: Livraria Nobel S.A., 1991. P. 79.

030 | LEMOS, Carlos A. C. **Arquitetura brasileira**. São Paulo: Melhoramentos. Ed. da Universidade de São Paulo, 1979. P. 74.

031 | FERRAZ, Marcelo Carvalho. **Arquitetura rural na Serra da Mantiqueira**. São Paulo: Instituto Lina Bo E. P. M. Bardi, 1996, p.40 .

032 | Jornal Tribuna de Minas. Caminho Novo da estrada Real. Calendário 2006. P. 8.

033 | LEMOS, Carlos A. C. **Arquitetura brasileira**. São Paulo: Melhoramentos. Ed. da Universidade de São Paulo, 1979. P. 89.

034 | **ENTRE duas modernidades**: do neoclassicismo ao pós-impressionismo na coleção do Museu Nacional de Belas Artes/ (textos de Pedro Martins Caldas Xexéo... *et al.*). Rio de Janeiro: Artviva Produção Cultural, 2004, p.21

035 | JANSON, H. W. **Iniciação à história da arte**. São Paulo: Martins Fontes, 1996, p. 311

036 | ROCHA-PEIXOTO, Gustavo. O Ecletismo e seus contemporâneos na arquitetura do Rio de Janeiro. In: __. CZAJKOWSKI, Jorge. **Guia da arquitetura eclética no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Centro de Arquitetura e Urbanismo, 2000. P. 31.

037 | LEMOS, Carlos A. C. **Ramos de Azevedo e seu escritório**. São Paulo: Pini, 1993.P. 71.

038 | LEMOS, Celina Borges. A cidade republicana: Belo Horizonte, 1897-1930. In: __. CASTRIOTA, Leonardo Barci (Org). **Arquitetura da modernidade**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1998, p. 88.

039 | LEMOS, Celina Borges. A cidade republicana: Belo Horizonte, 1897-1930. In: __. CASTRIOTA, Leonardo Barci (Org). **Arquitetura da modernidade**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1998, p. 89.

040 | LEMOS, Celina Borges. A cidade republicana: Belo Horizonte, 1897-1930. In: __. CASTRIOTA, Leonardo Barci (Org). **Arquitetura da modernidade**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1998, p. 89.

041 | RAGON, Michel. **L'architecture des gares**. Paris: Éditions Denoël, 1984, p.70.

042 | RAGON, Michel. **L'architecture des gares**. Paris: Éditions Denoël, 1984, p.71.

043 | RAGON, Michel. **L'architecture des gares**. Paris: Éditions Denoël, 1984, p.46.

044 | CLOQUET, L. **Traité d'architecture**. Paris: Librairie Polytechnique. Ch Béranger, Éditeur, 1900, p.532.

045 | CLOQUET, L. **Traité d'architecture**. Paris: Librairie Polytechnique. Ch Béranger, Éditeur, 1900, p.534.

046 | DEHARME (1890), **apud** WICKET, Ana Paula. Nos caminhos da ferrovia: arquitetura ferroviária na linha tronco norte gaúcha-1883 – 1920. Dissertação de mestrado. Salvador: Universidade Federal da Bahia, 2002. p. 89.

047 | RODRIGUES, Hélio Suêvo. **A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro**: o resgate da sua memória. Rio de Janeiro: Ed. Sociedade de Pesquisa para Memória do Trem, 2004, p. 27.

048 | RODRIGUES, Hélio Suêvo. **A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro**: o resgate da sua memória. Rio de Janeiro: Ed. Sociedade de Pesquisa para Memória do Trem, 2004, p. 43.

049 | MERCADANTE, Paulo. **Arte é o que eu e você chamamos arte**. Rio de Janeiro: Record, 2000, p.1

| 267

050 | LEÃO, Flávio. **De volta à estrada real**: uma viagem a pé pelas trilhas do século XVIII entre Rio de Janeiro e Ouro Preto. Belo Horizonte: Roma Editora, 1999, p. 7.

051 | GERODETTI, José Emílio. CORNEJO, Carlos. **As ferrovias do Brasil nos cartões-postais e álbuns de lembranças**. São Paulo: Solaris Edições Culturais, 2005, p.29

052 | ESTAÇÃO Juiz de Fora. Fotos do autor.

053 | ESTAÇÃO Juiz de Fora. Fotos do autor.

054 | ESTAÇÃO Juiz de Fora. Fotos do autor.

055 | ESTAÇÃO Juiz de Fora. Fotos do autor.

056 | ESTAÇÃO Juiz de Fora. Fotos do autor.

057 | ESTAÇÃO Juiz de Fora. Fotos do autor.

058 | ESTAÇÃO Juiz de Fora. Fotos do autor.

059 | ESTAÇÃO Juiz de Fora. Fotos do autor.

060 | ESTAÇÃO Juiz de Fora. Fotos do autor.

061 | ESTAÇÃO Mariano Procópio. Fotos do autor.

062 | ESTAÇÃO Mariano Procópio. Fotos do autor.

063 | ESTAÇÃO Mariano Procópio. Fotos do autor.

064 | ESTAÇÃO Francisco Bernardino. Fotos do autor.

065 | ESTAÇÃO Francisco Bernardino. Fotos do autor.

066 | ESTAÇÃO Francisco Bernardino. Fotos do autor.

067 | ESTAÇÃO Benfica. Fotos do autor.

068 | ESTAÇÃO Benfica. Fotos do autor.

069 | ESTAÇÃO Benfica. Fotos do autor.

070 | ESTAÇÃO Dias Tavares. Fotos do autor.

071 | ESTAÇÃO Dias Tavares. Fotos do autor.

072 | ESTAÇÃO Dias Tavares. Fotos do autor.

073 | ESTAÇÃO Chapéu D`Uvas. Fotos do autor.

074 | ESTAÇÃO Chapéu D`Uvas. Fotos do autor.

075 | ESTAÇÃO Chapéu D`Uvas. Fotos do autor.

076 | ESTAÇÃO Juiz de Fora - Leopoldina. Fonte: Arquivo da Rede Ferroviária Federal S.A. Juiz de Fora MG.

077 | ESTAÇÃO Juiz de Fora - Leopoldina. Fonte: Arquivo da Rede Ferroviária Federal S.A. Juiz de Fora MG.

078 | ESTAÇÃO Juiz de Fora - Leopoldina. Fonte: Arquivo da Rede Ferroviária Federal S.A. Juiz de Fora MG.

079 | ESTAÇÃO Juiz de Fora - Leopoldina. Fotos de: Jorge Leandro de Oliveira

080 | ESTAÇÃO Juiz de Fora - Leopoldina. Fotos de: Jorge Leandro de Oliveira

081 | ESTAÇÃO Juiz de Fora - Leopoldina. Fotos de: Jorge Leandro de Oliveira

082 | Jornal Tribuna de Minas. Caminho Novo da estrada Real. Calendário 2006. P. 21.

083 | MUNICÍPIO de Ewbank da Câmara. Instituto de Geociências Aplicadas/MG: 1982

| 269

084 | ESTAÇÃO Ewbank da Câmara. Fotos do autor.

085 | ESTAÇÃO Ewbank da Câmara. Fotos do autor.

086 | ESTAÇÃO Ewbank da Câmara. Fotos do autor

087 | GERODETTI, José Emílio. CORNEJO, Carlos. As ferrovias do Brasil nos cartões-postais e álbuns de lembranças. São Paulo: Solaris Edições Culturais, 2005, p.30

088 | GERODETTI, José Emílio. CORNEJO, Carlos. As ferrovias do Brasil nos cartões-postais e álbuns de lembranças. São Paulo: Solaris Edições Culturais, 2005, p.30

089 | ESTAÇÃO Santos Dumont. Fotos de: Jorge Leandro de Oliveira.

090 | ESTAÇÃO Santos Dumont. Fotos de: Jorge Leandro de Oliveira.

091 | ESTAÇÃO Santos Dumont. Fotos de: Jorge Leandro de Oliveira

092 | ESTAÇÃO Mantiqueira. Fotos de: Jorge Leandro de Oliveira.

093 | ESTAÇÃO Mantiqueira. Fotos de: Jorge Leandro de Oliveira.

094 | ESTAÇÃO Mantiqueira. Fotos de: Jorge Leandro de Oliveira.

095 | ESTAÇÃO Cabangú. Fotos de: Jorge Leandro de Oliveira.

096 | ESTAÇÃO de Cabangú. Fotos de: Jorge Leandro de Oliveira.

097 | ESTAÇÃO de Cabangú. Fotos de: Jorge Leandro de Oliveira.

098 | Jornal Tribuna de Minas. Caminho Novo da estrada Real. Calendário 2006. P. 3.

099 | Jornal Tribuna de Minas. Caminho Novo da estrada Real. Calendário 2006. P. 24.

100 | Jornal Tribuna de Minas. Caminho Novo da estrada Real. Calendário 2006. P. 26.

101 | ESTAÇÃO João Ayres. Fotos de: Oswaldo Luiz da Silva.

102 | ESTAÇÃO João Ayres. Fotos de: Oswaldo Luiz da Silva.

103 | ESTAÇÃO de Antônio Carlos. Fotos de: Jorge Leandro de Oliveira.

104 | ESTAÇÃO de Antônio Carlos. Fotos de: Jorge Leandro de Oliveira.

105 | ESTAÇÃO de Antônio Carlos. Fotos de: Jorge Leandro de Oliveira

106 | Jornal Tribuna de Minas. Caminho Novo da estrada Real. Calendário 2006. P. 28.

107 | RODRIGUES, Hélio Suêvo. **A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro:** o resgate da sua memória. Rio de Janeiro: Ed. Sociedade de Pesquisa para Memória do Trem, 2004, p. 32.

108 | RODRIGUES, Hélio Suêvo. **A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro:** o resgate da sua

memória. Rio de Janeiro: Ed. Sociedade de Pesquisa para Memória do Trem, 2004, p. 32.

| 271

109 | RODRIGUES, Hélio Suêvo. **A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro:** o resgate da sua memória. Rio de Janeiro: Ed. Sociedade de Pesquisa para Memória do Trem, 2004, p. 33.

110 | ESTAÇÃO de Sá Fortes. Fotos de: Jorge Leandro de Oliveira.

111 | ESTAÇÃO de Sá Fortes. Fotos de: Jorge Leandro de Oliveira.

112 | ESTAÇÃO de Barbacena. Fotos de: Jorge Leandro de Oliveira.

113 | ESTAÇÃO de Barbacena. Fotos de: Jorge Leandro de Oliveira.

114 | ESTAÇÃO de Barbacena. Fotos de: Jorge Leandro de Oliveira.

115 | ESTAÇÃO de Barbacena. Fotos de: Jorge Leandro de Oliveira.

116 | ESTAÇÃO de Barbacena. Fotos de: Jorge Leandro de Oliveira.

117 | ESTAÇÃO de Barbacena. Fotos de: Jorge Leandro de Oliveira.

118 | Fonte: Arquivo da Rede Ferroviária Federal S.A. Juiz de Fora MG.

119 | KRIEGESKORTE, Werner. **Giuseppe Arcimboldo:** 1527-1593 – um mágico maneirista. Köln: Benedikt Taschen, 1993. p.61.

120 | PRAÇA da Estação Juiz de Fora. Fotos do autor

- 121** | PRAÇA da Estação Juiz de Fora. Fotos do autor
- 122** | PRAÇA da Estação Juiz de Fora. Fotos do autor
- 123** | ESTAÇÃO João Ayres. Fotos de: Oswaldo Luiz da Silva.
- 124** | ESTAÇÃO de Sá Fortes. Fotos de: Jorge Leandro de Oliveira
- 125** | ESTAÇÃO de Mantiqueira. Fotos de: Jorge Leandro de Oliveira
- 126** | **MANUAL de preservação de edificações ferroviárias antigas.** Rede Ferroviária Federal S.A. Rio de Janeiro: RFFSA, 1991, p.42
- 127** | **MANUAL de preservação de edificações ferroviárias antigas.** Rede Ferroviária Federal S.A. Rio de Janeiro: RFFSA, 1991, p.43
- 128** | **MANUAL de preservação de edificações ferroviárias antigas.** Rede Ferroviária Federal S.A. Rio de Janeiro: RFFSA, 1991, p.44
- 129** | **MANUAL de preservação de edificações ferroviárias antigas.** Rede Ferroviária Federal S.A. Rio de Janeiro: RFFSA, 1991, p.45
- 130** | **MANUAL de preservação de edificações ferroviárias antigas.** Rede Ferroviária Federal S.A. Rio de Janeiro: RFFSA, 1991, p.46
- 131** | **MANUAL de preservação de edificações ferroviárias antigas.** Rede Ferroviária Federal S.A. Rio de Janeiro: RFFSA, 1991, p.47
- 132** | **MANUAL de preservação de edificações ferroviárias antigas.** Rede Ferroviária Federal S.A. Rio de Janeiro: RFFSA, 1991, p.48

133 | MANUAL de preservação de edificações ferroviárias antigas. Rede Ferroviária Federal S.A. Rio de Janeiro: RFFSA, 1991, p.49

| 273

No presente trabalho a arquitetura funciona como guia, forma de conhecimento multidisciplinar, aglutinando política, arte, técnica, economia e cultura. Os títulos dos capítulos inspirados nas estações climáticas foram motivados por dois pontos: o primeiro seria a sucessão de estilos que, como as estações, se alteram num ir e vir; e o segundo, a própria expressão da matéria arquitetônica em contato direto com as intempéries climáticas.

De um lado, um ente estético materializado e exposto, cheio de marcas e vestígios, e de outro, o envolvimento atmosférico imaterial das estações climáticas.