

PAISAGEM E FERROVIA

O Caso da Praça da Estação de Juiz de Fora – MG

Milena Andreola de Souza

Curso de Arquitetura e Urbanismo – UFJF

milaandreola@permear.com

Presidente da OSCIP PERMEAR – Programa de Estudos e Revitalização da Memória
Arquitetônica e Artística

Resumo

Estudo sobre a formação da paisagem urbana da cidade de Juiz de Fora no período da implantação da ferrovia na Zona da Mata mineira, do fim do século XIX até início do XX. O lugar que recebeu maior influência da ferrovia foi a Praça da Estação, localizada no centro da cidade, hoje caracterizada como área de significação cultural devido à sua configuração urbana e arquitetônica. A chegada dos trilhos na região trouxe o desenvolvimento econômico e social, além de ter transformado a fisionomia das cidades, conferindo um caráter diferente daquelas da região aurífera. O estudo das transformações de Juiz de Fora foi desenvolvido tendo como base metodológica Lynch e Cullen, com o auxílio de mapas da época, vistas panorâmicas e fotografias antigas da Praça da Estação e entorno, tendo uma visão da interferência e influência desta via de comunicação na paisagem urbana.

Palavras-chave: Paisagem; ferrovia; Juiz de Fora

Introdução

Esse artigo se baseia na dissertação de mestrado intitulada “Paisagem e Ferrovia: O caso da Praça da Estação de Juiz de Fora”, que foi defendida em 2005 no Programa de Pós-graduação em Arquitetura da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UFRJ sob a orientação da Prof^a. Dr^a. Cêça Guimaraens.

O trabalho de pesquisa nasceu, primariamente, de um interesse e de uma pergunta: qual a relação da implantação da ferrovia em Juiz de Fora para o seu desenvolvimento urbano e social, observando-se que seu traçado está tão presente na vida cotidiana do município? Traço e linha cortam a cidade acompanhando o curso do Rio Paraibuna – a intervenção do homem seguindo o curso de um importante marco natural, conformando um traçado que se torna presente por toda a área urbana. Atualmente, a relação da ferrovia com a cidade é caótica, pois é utilizada apenas para transporte de

carga, atravancando o trânsito principalmente no centro da cidade, provocando acidentes nas passagens de nível e polêmicas entre a população. Por sua vez, os edifícios ferroviários são marcos e referenciais na paisagem de Juiz de Fora, compondo ambiências em certos pontos da cidade.

Amados ou odiados, a linha e o trem são para o estado de Minas Gerais mais do que um meio de transporte ou a alavanca para o desenvolvimento econômico – representam parte do imaginário e da história pessoal do mineiro, um jogo de sensações, uma imagem sentimental.

Quando a Zona da Mata, região onde se localiza Juiz de Fora, era conhecida como “Áreas Proibidas”, no século XVIII, pela dificuldade de acesso, a ferrovia trouxe, a partir do terceiro quartel do século XIX, mais do que a possibilidade de escoar a produção agrícola para os portos. A máquina do trem rasgou caminhos e fincou raízes com as suas estações, dando origem a muitos lugarejos e desenvolvendo tantos outros. Em Juiz de Fora, por vários motivos que veremos mais à frente, a estrada de ferro consolidou as características do município como pólo de desenvolvimento da região.

Essas mudanças econômicas e culturais certamente modificaram a paisagem que os trilhos alcançaram. A análise dessas modificações ocorridas na paisagem urbana da Zona da Mata mineira, relacionadas à implantação da ferrovia na região, a partir de 1869, é o foco dessa dissertação. A cidade de Juiz de Fora é o exemplo significativo dessa interferência física e a Praça da Estação é o cenário onde se serão feitas as análises.

O desejo de desenvolver esse trabalho veio juntamente com a constatação da necessidade de pesquisar documentação que represente dois aspectos da Zona da Mata mineira: a implantação da ferrovia e a própria história da região, conhecida como “zona silenciosa”, devido à dificuldade em se conseguir material historiográfico.

A conexão desses dois aspectos pretende ser propor uma análise da ferrovia além da já conhecida função econômica e social, discutindo o seu papel como instrumento modificador da paisagem urbana e a sua forte influência na Zona da Mata. O desenvolvimento e a importância da região ocorreram devido ao seu reconhecido caráter progressista, que facilitou a expansão da malha ferroviária, o que, por sua vez, trouxe a possibilidade de se concretizar esse progresso então almejado pelo poder local.

É justamente o fato da ferrovia ser tão importante para o desenvolvimento da região que justifica a apresentação e colocação do assunto como objeto de estudo. A

existência de uma grande rede ferroviária é um dos fatores que podem ser apontados como diferenciais da Zona da Mata das demais regiões mineiras no que se refere ao seu aspecto físico, à fisionomia das suas cidades, pois as ferrovias trouxeram consigo “novos recursos de construção, mas sobretudo uma nova maneira de construir”.¹

E essa nova maneira de construir trouxe, através dos trilhos do trem, novos ornamentos e adornos para as fachadas, mas principalmente novas soluções arquitetônicas provenientes das técnicas construtivas e materiais, inicialmente nas estações, mas logo difundidas e copiadas pela sociedade.

A apropriação do traçado da linha férrea e da arquitetura ferroviária pelas cidades de Minas aconteceu de maneira ainda mais concreta na Zona da Mata. É esse diferencial que será abordado no trabalho e é por ele que se pretende mostrar a transformação da paisagem urbana a partir da implantação das ferrovias. Através de uma análise regional que parte da morfologia e fisionomia das cidades se almeja demonstrar a influência de um fato, antes puramente econômico e social, nos aspectos físicos de formação e consolidação das características urbanas e arquitetônicas de um núcleo urbano, por menor que seja.

Como objetivos, além da discussão principal do papel transformador da ferrovia na paisagem urbana da região, queremos estabelecer uma relação entre a estrutura ferroviária implantada e os núcleos em que se inseriu, entendendo como esta interferiu na configuração urbana e nas mudanças ocorridas na própria arquitetura da cidade.

O trabalho se desenvolve a partir da história da implantação da ferrovia na região, por volta de 1869. A cidade de Juiz de Fora foi o objeto de estudo escolhido por sua importância regional, sendo considerada cidade polo da Zona da Mata, por sua localização geográfica estratégica e por ser entroncamento de duas das principais ferrovias do país: a Central do Brasil e a Leopoldina. A Praça da Estação foi o recorte escolhido dentro do centro urbano que melhor representa essa interferência física da ferrovia, onde ela modifica o traçado e a fisionomia, dá suporte para o desenvolvimento da área e propicia o alargamento dos limites da cidade. Através de análises realizadas por meio da aplicação de conceitos e critérios da análise morfológica, acreditamos ser possível verificar a noção da sua importância na construção e desenvolvimento da cidade.

O estudo de caso apresentado foi delimitado e localizado no tempo e espaço, e a análise física da paisagem, baseada nos conceitos e métodos referentes à paisagem

¹ REIS FILHO, Nestor Goulart. Quadro da Arquitetura no Brasil. 9.^a ed. São Paulo: Editora Perspectiva, 2000. P. 156.

urbana e à arquitetura ferroviária e na análise historiográfica. O estudo da formação do ambiente urbano da cidade de Juiz de Fora, tendo como pano de fundo a implantação da ferrovia no centro da cidade (Praça da Estação), tem como objetivo mostrar a importância da estrada de ferro como forte elemento estruturador da paisagem e caracteriza-lo como próprio da região da Zona da Mata.

Como considerações finais foram comentados a metodologia aplicada e as conclusões encontradas com base nas análises feitas.

Metodologia

A fim de tornar possível a análise dos dados coletados para o estudo das transformações ocorridas no local proposto, foi necessário um recorte temporal abrangendo desde a implantação do transporte ferroviário na região, na década de 70 do século XIX, até os anos 20 do século seguinte. Essa década caracterizou-se pelo declínio da importância econômica e histórica da cidade para o país.

Um recorte espacial também se fez necessário, definindo precisamente a área de estudo ao objeto da ferrovia – visto que é este o principal aspecto a ser analisado. Para isso, delimitou-se a área que abrange a linha do trem e sua principal estação, a Estação Central de Juiz de Fora, além das ruas que emolduram o cenário e, portanto, receberam influência mais forte do seu traçado.

Para a delimitação da área analisada, foram criadas “áreas de influência” no entorno da estação e pontuados casos específicos ao longo da linha para o aprimoramento do estudo. Para a análise deverão ser aplicados os cinco elementos de caracterização morfológica de Lynch: vias, limites, bairros, pontos nodais e marcos.

As análises serão feitas em dois níveis de apreensão: com o auxílio de mapas e plantas cadastrais antigas, a apreensão do traçado urbano, o parcelamento do solo, a relação de cheios e vazios, as relações das construções com os lotes e o espaço público, a formação dos caminhos, bairros e limites.

O segundo nível dirá respeito à percepção do espaço construído, sob a ótica do espectador. Para isso serão utilizadas fotos das áreas estudadas no período analisado. As categorias de análise escolhidas foram: os pontos focais, as perspectivas, as barreiras e delimitações do espaço, a volumetria, as fachadas, as coberturas, e a caracterização dos elementos arquitetônicos.

Os dados analisados foram pautados com alguns fatos urbanos, históricos e sociais, buscando entender a relação com a modificação da paisagem e a formação do

espaço, de modo a constituir com esses fatores uma estrutura de interação do espaço urbano com a natureza “cultural” da região.

Dessa forma, o artigo apresenta a análise da paisagem urbana de Juiz de Fora no período de implantação da ferrovia, fazendo seu recorte temporal e físico, através da delimitação da área de estudo. A análise se aplica ao novo traçado da cidade, à nova maneira de construir e à análise tipológica das edificações ferroviárias, especialmente a Estação Central da Estrada de Ferro D. Pedro II, procurando abranger todo o conteúdo proposto.

A história da linha – a formação do traçado urbano do centro de Juiz de Fora

A ferrovia pode ser representada pela linha – unindo dois ou mais pontos. Mais que isso, apreende todo o percurso entre os pontos num olhar: o do observador, que, usuário do trem, forma a imagem que a vista alcança. Se, dentro dos conceitos de paisagem, o observador é peça chave, a linha (ferrovia) o auxilia na apreensão desse olhar e também o modifica. O mito² em que o trem se transformou para o mineiro tem dois precedentes: na apreensão da paisagem, na medida em que tem as raízes na emoção e afetividade; e na linha, por seu caráter de ligação do que antes era primitivo ao que já é moderno.

O que trouxe ao homem daquela região uma possibilidade de ascensão, não só econômica, mas social, foi mais uma via de comunicação interferindo na formação da estrutura urbana local. Agregaram-se novos elementos, diferentes em tipo e função. Havia, então, objetos diferentes àquela natureza de morros e rios para se olhar: marcos urbanos que persistiriam na memória daquela paisagem, novas texturas e materiais, uma nova maneira de ocupar aquele pedaço de terra.

Na figura 01, verificamos a importância dessas linhas, ou vias, de comunicação na formação do traçado urbano de Juiz de Fora. O esquema visa destacar os principais eixos que originaram o traçado urbano da então Vila de Santo Antônio do Paraibuna, destacando, a princípio, os elementos naturais – o Morro da Boiada e o Rio Paraibuna (1).

Como articuladores dessa formação física do município, são destacados ainda:

² Segundo SIMON (In: HÜHNE, 2000, p. 79), o mito não tem para o homem primitivo um caráter meramente explicativo, no sentido de ser uma elaboração da razão, mas tem suas raízes na emoção, na afetividade.

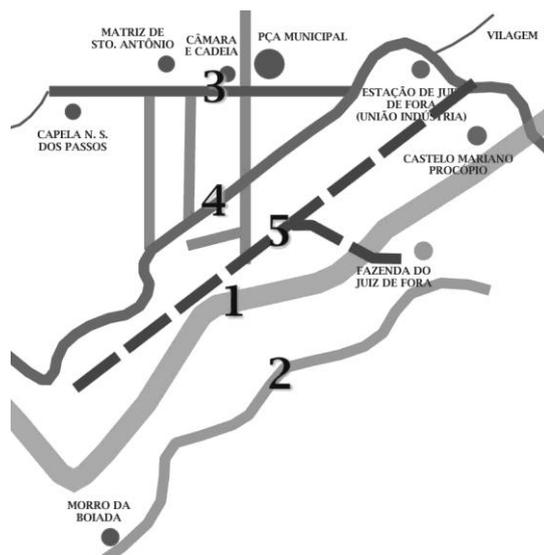


Figura 01 - Esquema baseado na planta "A União e Indústria em relação à Vila de Santo Antônio do Paraibuna e às estradas até então existentes", por volta de 1861
 Fonte: Esquema da autora sobre planta de Arquivo Pessoal do Sr. Vanderley Tomaz

O Caminho Novo (2), construído entre 1703 e 1705 por Garcia Paes, que faceou alguns dos morros divisores do município e a Fazenda do Juiz de Fora, considerado o berço da cidade. Foi nas margens dessa estrada e dos rios da Bacia do Paraíba, dentre eles o Paraibuna, e do Rio Doce que começaram a despontar os primeiros arraiais que povoaram a Zona da Mata mineira.

A Estrada Nova, ou Estrada do Paraibuna (3), desenvolvida em 1836 pelo engenheiro Henrique Halfeld com a finalidade de ligar a região ao litoral fluminense, cedeu seu traçado para a ocupação da primeira rua de Juiz de Fora, a Rua Direita, mais tarde chamada de Av. Rio Branco.

A Estrada de Rodagem União Indústria (4). Planejada por Mariano Procópio Ferreira Lage, foi de suma importância para o desenvolvimento dos transportes na região. Seu leito deu origem a outra avenida importante do centro da cidade, a Rua do Imperador, hoje Av. Getúlio Vargas.

As estradas de ferro D. Pedro II e Leopoldina Railway (5), que alcançaram o solo de Juiz de Fora em 1871 e provocaram na cidade um desenvolvimento jamais visto no comércio, indústria e agricultura. Acompanhou o traçado da União Indústria e o Rio Paraibuna em boa parte de seu leito. A Estação Central da Estrada de Ferro D. Pedro II, construída quatro anos mais tarde, delimitou a área de uma praça e definiu os usos e o parcelamento do solo.

No triângulo formado pelas ruas Direita, do Imperador e Espírito Santo se concentrou toda a efervescência do comércio e indústrias, que implantaram-se ali pela proximidade com a estação. Esse fato já começa a delinear e caracterizar a fisionomia

do centro da cidade, que a princípio era simples e modesta e, com o enriquecimento trazido pelas exportações, se tornou aos poucos mais requintada e “moderna” nos padrões estéticos da Corte. Dentro dessa área, destaca-se a principal rua de comércio e serviços da cidade, a Rua Halfeld.

A área onde foram instalados os trilhos da ferrovia se tratava da extremidade possível de ocupação do município, até então. A região era alagadiça até a retificação do leito do Rio Paraibuna, ocorrida no final do século XIX, como mostra a figura 02.

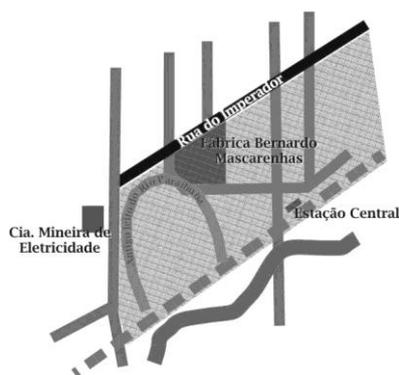


Figura 02 - Esquema mostrando a área sujeita a alagamento antes da retificação do Rio Paraibuna.
Fonte: Esquema da autora sobre planta contida em PASSAGLIA, Luiz Alberto do Prado. A preservação do patrimônio histórico de Juiz de Fora, 1982

Além da proximidade com a ferrovia e a possibilidade de escoamento da produção, outro fator que contribuiu para a ocupação da área foi o baixo custo dos terrenos, devido à possibilidade de alagamento. Foi o caso da Fábrica Bernardo Mascarenhas, fundada em 1888 pelo industrial Bernardo Mascarenhas, que implantou a primeira usina hidrelétrica da América Latina, a Usina de Marmelos. Um avanço para a cidade que então se tornava um pólo industrial.

Dessa forma, o tecido urbano da cidade de Juiz de Fora foi se formando em torno desses fatos urbanos – a existência das vias de comunicação que cortaram a cidade e o desenvolvimento das principais atividades: o comércio e a indústria. Isso interferiu principalmente no traçado urbano, no parcelamento do solo e do uso. A ferrovia, foi além de importante eixo articulador do espaço, o principal fato urbano que propiciou o desenvolvimento econômico e social da região. Não só levou a produção para os grandes centros, mas também trouxe riqueza para a cidade.

Neste trabalho serão utilizadas como base para as análises plantas de dois períodos do desenvolvimento de Juiz de Fora: a Planta 1, de 1860 (dez anos antes da implantação da ferrovia, elaborada pelo engenheiro Gustavo Dodt e a Planta 2, de 1884, ambas mostrando a região central da cidade, que podem ser vistas na figura 03.

Em 1860 o triângulo principal do comércio e indústria já está marcado pela União Indústria, que começou a funcionar no ano seguinte, dando origem à Rua do Imperador (atual Av. Getúlio Vargas). Já se observa a demarcação de praças e a delimitação da cidade até os arredores do Rio Paraibuna, ocupando-se pouco a área alagadiça.

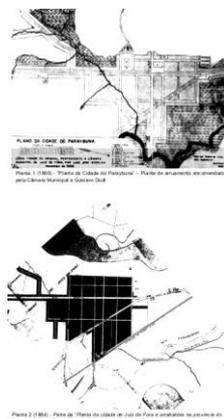


Figura 03 - Planta 1 (1860) - “Planta da Cidade do Paraybuna” – Planta de arruamento encomendada pela Câmara Municipal a Gustavo Dodt, contendo um plano de como a cidade deveria se desenvolver, a regularização do alinhamento e a demarcação de praças e ruas. *Fonte: Arquivo pessoal do Sr. Vanderley Tomaz.*
Planta 2 (1884) - Parte da “Planta da cidade de Juiz de Fora e arrabaldes na província do Estado de Minas Gerais”, mostrando o centro de Juiz de Fora. *Fonte: PASSAGLIA, Luiz Alberto do Prado. A preservação do patrimônio histórico de Juiz de Fora, 1982*

Já na planta da cidade em 1884, posterior à implantação da ferrovia, nota-se que a região que ultrapassa os limites impostos pelo rio já aparece ocupada, mesmo que de maneira menos planejada, onde instalaram-se principalmente indústrias.

Com o auxílio desses dois documentos, podemos fazer um estudo do traçado urbano anterior e posterior à linha férrea. As questões referentes às transformações urbanas posteriores a essas datas poderão ser observadas em fotografias panorâmicas que foram tiradas dos morros mais altos da cidade: o Morro do Imperador e o de São Bernardo, cada um mostrando um lado da cidade.

As fotografias de ruas e edificações – portanto, fotos tiradas no meio das quadras – auxiliarão na busca pelo olhar do observador naquela época. Existem dificuldades para se fazer uma análise sensorial, mas as percepções físicas podem ser estudadas dessa forma. Assim como a caracterização da arquitetura da época.

Utilizando esses dados coletados sobre a formação do traçado urbano de Juiz de Fora e o conteúdo que foi proposto de ser estudado, foi possível delimitar as áreas de análise.

Foram demarcadas nas plantas duas áreas (figura 04): a menor, marcada pelo quadrado cinza escuro, define a área de entorno imediato da Estação Central e que,

portanto, teve maior influência da intervenção da ferrovia. É o cenário onde se desenvolveu este fato urbano, portanto, observado com maior cuidado e detalhe.



Figura 04 - Delimitação das áreas analisadas nas plantas 1 e 2.

A área maior, que envolve o que já foi chamado aqui de “triângulo de desenvolvimento comercial de Juiz de Fora”, recebeu também influência da implantação da ferrovia e da estação, mas será visto de maneira mais superficial. O principal objetivo de se abranger o olhar pelo centro da cidade é de captar os marcos e apresentá-los em contraponto à estação e de observar esta ocupação em relação ao foco da pesquisa.

Caracterização Morfológica segundo Kevin Lynch

A imagem pública da cidade pode ser analisada, para Lynch, segundo cinco elementos físicos: vias, limites, bairros, pontos nodais e marcos. Segundo ele, existe a imagem individual que é única, mas que mesmo assim se aproxima de um denominador comum, que é a imagem pública. (LYNCH, 1999, p. 51.)

Em Juiz de Fora, a imagem formada pelo centro da cidade foi estudada nos dois períodos já mencionados, 1860, antes da ferrovia, e 1884, depois de sua implantação. O objetivo é entender como a Praça da Estação modificou essa imagem.

Nas plantas utilizadas, observa-se a presença de três vias principais, formadas pelas ruas Direita, do Imperador e Halfeld. Ambas tem uma importância histórica e econômica, formando o centro comercial da cidade e o palco para os principais acontecimentos. Têm por isso, uma significação cultural e afetiva, representando a formação do traçado urbano do centro.

Em 1860, a presença de marcos é mais forte na Rua Direita, principal via da cidade, por se concentrarem ali os edifícios públicos. Fora eles, os outros marcos que se destacam na paisagem são os morros que cercam a cidade, dentre os mais importantes, o do Imperador e de São Bernardo.

Como limites, apenas o rio e as montanhas. Em 1858 a câmara municipal aprovou projeto que permitia aos proprietários da rua principal edificar jardins na frente de suas casas cercados com grades de ferro assentadas sobre pedra de cantaria lavrada ou

tijolos. (ESTEVEES, 1915, p. 59) O que não representava propriamente um limite visual, apesar de ser uma barreira física a estranhos.

Os pontos nodais podem ser representados pelas esquinas das ruas e praças. Destacamos o encontro das ruas principais como pontos nodais primários, assim como as praças, que têm importância cultural, além de conferir qualidade ao espaço.

Duas áreas se diferenciaram como bairros principais: o triângulo já mencionado, formado pelas ruas principais, que apresentava características mais requintadas nas suas feições, mesmo que lembrassem ainda a arquitetura vernacular, com pouca ornamentação. Nas demais áreas, as características eram ainda de uma arquitetura bastante simples, condizente com a cidade que há pouco se formara e que ainda não tinha conhecido sua fase mais próspera.

Com a implantação da ferrovia surgem novas ruas e a linha se torna uma das principais vias, que levava o observador para longe e rápido, além de trazer na mesma velocidade as novidades das cidades mais desenvolvidas. Esses fatos conferem ao cidadão uma ligação especial com a ferrovia.

Esta se torna então um elemento significativo da imagem da cidade. A estação se insere como um marco importante numa área que antes nem era utilizada. Além disso, pelo seu caráter de ponto de mudança de transporte e por representar uma mudança de tecnologia (da rua macadamizada ou de terra para a estrada de ferro), a edificação torna-se um ponto nodal.

A nova estrutura implantada conforma um espaço livre, a Praça da Estação, que se torna um ambiente para encontros, muito comum nas estações, especialmente em cidades menores. Em torno dela se desenvolve o comércio e serviços que subsidiam a estação, como podemos observar na figura 05. O marco secundário figurado representa o Hotel Renaissance, única edificação que permaneceu como era com a construção da Estação. A região logo se tornou um importante cenário para o desenvolvimento da estética que se implantou na cidade com a ferrovia. O ecletismo embelezou os edifícios e a Praça da Estação foi seu principal núcleo propagador.

A linha férrea representou também uma barreira física, modificando a estrutura do centro e impondo um novo limite visual e de passagem. A área formada entre os dois limites agora figurados – a ferrovia e o rio – serviu para a implantação de edificações próprias à estrutura ferroviária, principalmente os armazéns.

Através dessa análise, pode-se ter uma ideia de como era a Praça da Estação logo que foi formada. Poucos edifícios, com até dois pavimentos, onde funcionariam comércio e hotéis, principalmente, sendo os térreos, para comércio. A praça era

apenas um espaço vazio, mas que posteriormente foi ocupado para funcionar como espaço de lazer.

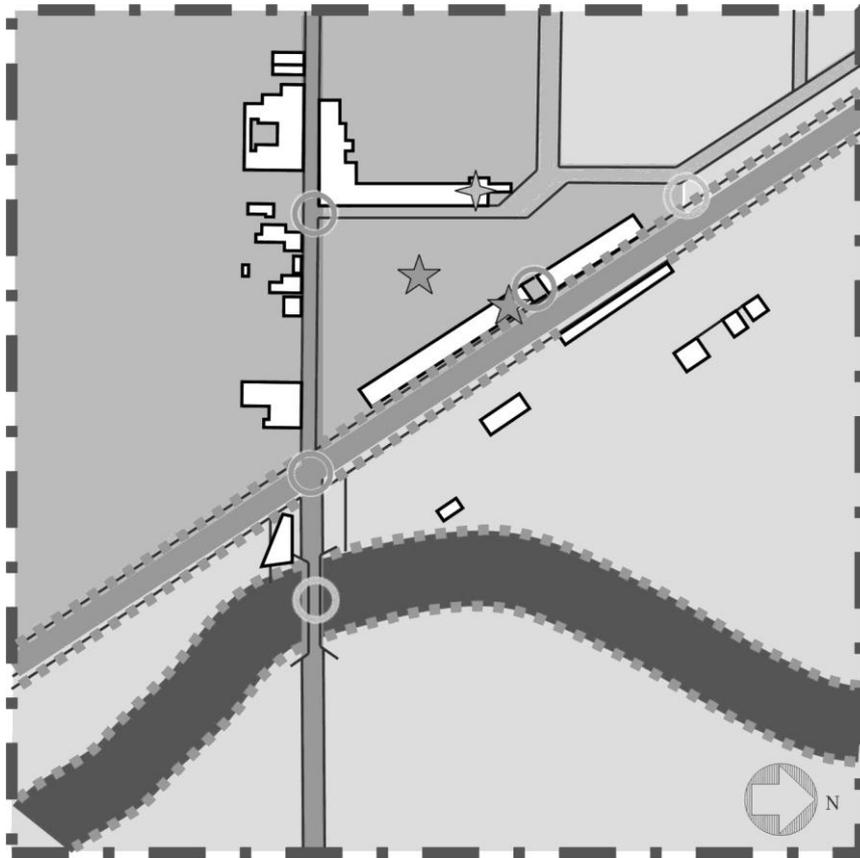


Figura 05 - A "imagem" (segundo análise baseada em Lynch) da Praça da Estação em 1884.

A ferrovia tornou a região significativa para a população, fazendo parte do centro movimentado da cidade.

Análise Física [Nível de análise 1 – Percepção urbana]

A cidade de Juiz de Fora se localiza no centro de um vale, cercada de montanhas por todos os lados. Isso propicia uma paisagem bastante particular, com os morros dominando o horizonte para onde se olhe, servindo como forte referencial físico e natural.

Outro elemento natural que se destaca é o rio Paraibuna, que corta a cidade, servindo de limite no início de seu desenvolvimento urbano. O rio também influenciou na ocupação do território, já que inundava a parte baixa da cidade.

As estradas que tinham como objetivo ligar a região aurífera à Corte, interferiram significativamente na formação do tecido urbano. Como já foi visto, as duas principais

ruas da cidade tiveram origem nelas: a Rua Direita, na Estrada Nova, e a Rua do Imperador na Estrada União Indústria. Além de serem duas das mais antigas ruas da cidade, têm um papel estruturador do traçado e do desenvolvimento econômico. Ambas são mais largas que as demais, sendo a Rua Direita a principal, portanto com maior dimensão. Por esses motivos, possuía desde o início a maior parte dos edifícios públicos da cidade.

Já a Rua do Imperador abrigou, em sua maioria, pequenas indústrias, dentre elas, a Cia. Têxtil Bernardo Mascarenhas (1888). Na sua proximidade se concentraram, além da Alfândega da E.F. Central do Brasil, a antiga cadeia, a Cia Mineira de Eletricidade e a Cia. Pantaleoni Arcuri, responsável pelo projeto e construção de boa parte dos edifícios importantes do período.

Podemos destacar que se desenham no traçado urbano existem dois triângulos retângulos. O menor representa a área mais desenvolvida do centro da cidade e é formado pelas ruas Direita, do Imperador e Halfeld. Nele se concentram principalmente o comércio da região, com algumas indústrias. O maior é complementado pela Rua Espírito Santo e apresenta uma maior concentração de indústrias e que apresentou um desenvolvimento mais lento, com a implantação das edificações mais esparsa.

A diferença entre os dois períodos está justamente na presença da linha férrea. A partir da chegada dos trilhos em 1870 e da construção da Estação Central, em 1875, a faixa ocupada entre a Rua do Imperador e o Rio Paraibuna se desenvolveram voltando-se sobretudo para o comércio, indústrias e serviços, com a instalação de hotéis.

A presença dessas vias de comunicação no traçado urbano de Juiz de Fora contribuiu para que a formação de avenidas, que concedem um dinamismo maior ao centro e quarteirões e lotes de tamanhos diferenciados, devido ao seu uso se fazer hora por comércio, hora por indústrias.

A relação entre o edifício, o lote e o traçado urbano acontece de maneira muito própria nesse caso. Como as áreas analisadas são de uso misto – comércio, indústria e serviço, essa relação urbana vai variar de acordo com esse fator.

As quadras tinham tamanhos variados principalmente por causa das indústrias, que ocupam os lotes de maneira mais irregular. O traçado das quadras é regular devido ao Plano Dodt, de 1860, que regularizou as testadas dos lotes e praças, dentre outras coisas. Geralmente os lotes eram estreitos e mais alongados, principalmente nas áreas ocupadas pelo comércio, como era comum à tradição colonial. Mas aos poucos

a ocupação se modifica com a aquisição e fusão de dois ou mais lotes, de acordo com a necessidade do proprietário de expandir os negócios.

No final do século XIX as edificações, em sua maioria, não tinham afastamento, nem laterais, nem frontal, exceto as grandes fábricas. Os vazios urbanos eram decorrentes dos largos e praças e do interior das quadras.

As fábricas, principalmente as têxteis, em grande quantidade na cidade, precisavam de muito espaço para suas máquinas, por isso ocupavam os terrenos maiores. Mesmo assim, a maioria respeitava o alinhamento da rua.

À medida que as modificações iam acontecendo na estrutura urbana e nas próprias estruturas das construções, uma ou outra afastava lateralmente, geralmente de um dos lados e quase sempre nas fábricas e edifícios públicos.

No início do século XX, com as novas técnicas de construir, novos materiais e o desejo de se libertar das convenções provenientes do colonialismo, novas tipologias surgiram, o que propiciou a libertação total do lote, como vemos na Vila Iracema, um dos únicos exemplares com influência Art Nouveau de Juiz de Fora, construído pela Cia. Pantaleoni Arcuri.

A Praça da Estação, no entanto, manteve a sua estrutura urbana original. A baixa taxa de ocupação dos lotes, na maioria das vezes, mas aproveitando ao máximo o alinhamento da rua. Na figura 06, já é possível observar a Praça toda ocupada por comércio e serviços (hotéis), o que justifica a máxima ocupação da testada dos lotes.

No final do século XIX/início do XX, a consolidação do centro urbano de Juiz de Fora se deu em decorrência das vias de comunicação e em relação com o desenvolvimento econômico da cidade industrializada.

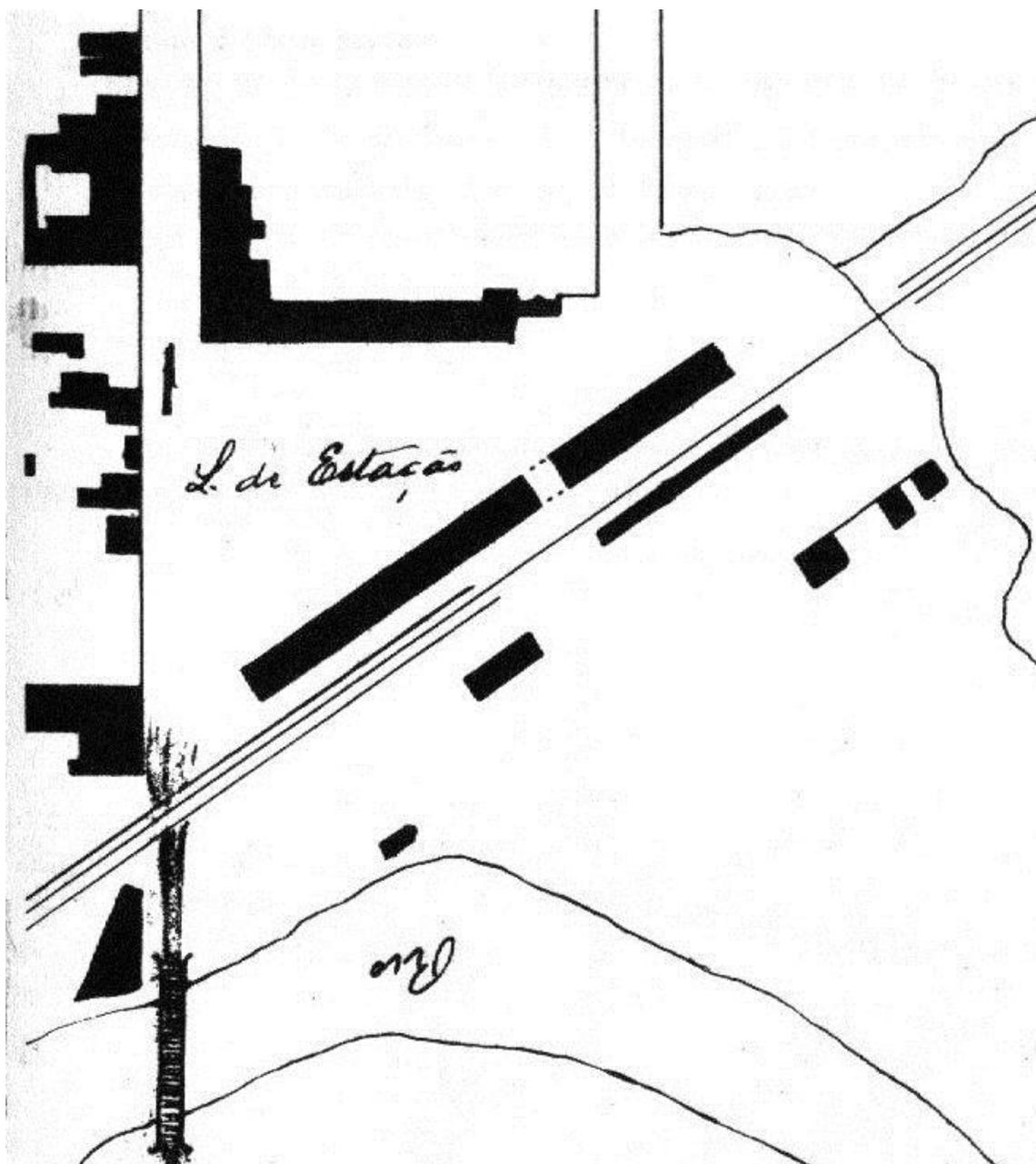


Figura 06 - Praça da Estação (1895)

Fonte: PASSAGLIA, Luiz Alberto do Prado. A preservação do patrimônio histórico de Juiz de Fora, 1982

A relação de cheios e vazios na cidade tem uma ligação forte com esses dois fatores. O encontro dessas estruturas viárias em pontos específicos formou largos e praças. A própria ferrovia já é em si um vazio urbano, além da sua estrutura, existe ainda a área *non aedificandi*, faixa que percorre a linha em extensão onde não pode haver construção.

A implantação das indústrias nesse centro por causa da proximidade com a ferrovia gerou ainda vazios no interior das quadras. Os lotes maiores eram ocupados de acordo com as especificidades de programa de cada tipo de indústria. A Cia. Têxtil

Bernardo Mascarenhas é um exemplo disso. Ocupava pouco mais da metade do terreno e mantinha as fachadas no alinhamento das ruas.

No caso dos lotes menores – mais estreitos e alongados – ocupados pelo comércio e, em poucos casos na área em questão, residências, as edificações ocupavam a parte da frente, ocasionando um vazio no meio das quadras. Esses vazios, muitas vezes, eram ocupados por vegetação dos quintais, melhorando a ambiência interna das quadras.

O Jardim Municipal foi projetado por Miguel Lallemand em 1880 na área vizinha à Câmara, instalada ali dois anos antes. O terreno foi doado pela família Tostes/Halfeld para essa finalidade. Passou a se chamar Parque Halfeld em 1901 em homenagem ao Coronel Francisco Mariano Halfeld. (FAZOLATTO, 2001)

Já a Praça da Estação resultou da implantação da ferrovia (E.F.C.B.) e da Estação Central de Juiz de Fora, em 1875. Os terrenos, antes alagadiços, deram lugar ao largo que foi logo ocupado pela comunidade com a função de “sala de espera” da estação. Esse espaço, assim como o Parque Halfeld, foi muito importante para a construção de uma ligação afetiva com o local em que se inseriram, sentida até os dias atuais.

A área estudada apresenta a maior parte dos edifícios públicos de Juiz de Fora e converge para si as principais instituições prestadoras de serviço para a comunidade. Por sua importância para a sociedade e por serem representativos da mesma, esses locais se localizavam em pontos estratégicos e de fácil acesso.

Os edifícios privados são representados pelas residências, o comércio e a indústria, os dois últimos com um acesso menos restritivo ao público.

[Nível de análise 2 – Relação observador/objeto]

Os pontos focais têm relação com a atração e a convergência de objetos móveis para outros imóveis, ou para um determinado espaço, ocupando-o.

O que atrai as pessoas varia de acordo com o seu desejo e a sua história, ou seja, é bastante pessoal. No entanto, é possível entender que lugares de encontro, visíveis à distância, confortáveis e que tenham alguma significação para a comunidade como um todo respondam a essas variáveis.

Com isso, edifícios altos, ou em lugares elevados, que tenham algum ponto que possa ser visto de longe e que atraia as pessoas para si por algum motivo – sua função, por exemplo – podem ser considerados pontos focais.

Edifícios localizados em lugares elevados são facilmente considerados como pontos focais. As igrejas se enquadram nessa condição, já que buscam elevar suas edificações como um simbolismo para mostrar a sua importância na sociedade.

No caso de Juiz de Fora, um dos principais exemplos de pontos focais são as chaminés das fábricas. O desenvolvimento da região foi alavancado pela industrialização e a maior parte dos empregos, na época, eram nas indústrias.

A estação, como já mencionamos outras vezes, é um edifício público dotado de simbolismos, sendo o relógio da torre um dos mais fortes. Representa a ideia de que o trem nunca se atrasa. Além de ser ponto de encontro, de partida e de chegada, a estação representa a ligação daquele núcleo (comunidade) com o mundo. Então, fisicamente é um elemento forte, assim como simbolicamente.

A perspectiva nos remete o ponto e a linha. A linha que liga o olhar ao infinito, representado pelo ponto. Nessa categoria, foi escolhido apenas um exemplo, por ser ele o mais claro e significativo.

A linha férrea que simplesmente passa, cortando a cidade e leva em si as perspectivas de quem a percorre. É a linha que não tem começo ou fim nessa paisagem e que levava o olhar do observador para outras terras, com outras culturas e outros observadores que, quem sabe, não olhavam na direção contrária?

A perspectiva é importante para a cidade – para essa, em especial – por mostrar que existe algo além dos limites que a cercam. Se em Juiz de Fora as montanhas cercam a cidade, a ferrovia as atravessa.

O centro de Juiz de Fora é formado por edificações de 1 a 3 pavimentos. Mesmo antes da implantação da ferrovia, que possibilitou o emprego de novas técnicas construtivas, já existiam sobrados de dois pavimentos, semelhantes aos sobrados coloniais. O edifício mais alto de Juiz de Fora na época, o edifício comercial Ciampi, foi construído na década de 10 e tinha cinco pavimentos.

Até a chegada da ferrovia, a maior parte dos edifícios tinha a cobertura em telha cerâmica com beiral. Nas fábricas e armazéns, o telhado tipo sheds e as águas furtadas eram comuns, principalmente quando a edificação era maior. Os telhados de duas águas com a cumeeira paralela ao alinhamento da rua eram utilizados em grande parte nos edifícios menores.

À medida que o ecletismo foi se implantando como nova maneira de construir, o gosto pelas platibandas aumentou. Elas não só escondiam os telhados de telha francesa, como também adornavam a fachada com o uso de vasos e até esculturas com a forma humana (cariátides). Outro tipo de cobertura muito utilizado na região era a de duas

águas, própria dos chalés, tipo muito difundido na cidade. Quanto mais central e importante a rua em que se situava o edifício, maiores e com mais detalhes eram os fechamentos do telhados, fossem eles platibandas, cimalthas ou lambrequins. Por isso vemos nas ruas Direita, do Imperador, Halfeld, a Praça da Estação e o Largo da Alfândega os maiores exemplos de ecletismo da cidade.

Na Praça da Estação, a maior parte das edificações apresentava dois pavimentos com cobertura de telhas francesas. A princípio eram coberturas de quatro águas terminadas em beiral. A partir no século XX, receberam platibandas para encobri-las.

Quando a ferrovia foi implantada na cidade, os edifícios não tinham muitos adornos e seguiam o mesmo estilo tradicional mineiro, um pouco mais inspirado nas casas de fazenda. A partir do surgimento da ideia de progresso e da sua concretização com a chegada dos trilhos na cidade, esta começou a ser projetada com maior cuidado.

A estação cedeu à cidade uma feição mais nobre, mesmo tendo sido construída numa área até então pouco valorizada.

O primeiro edifício construído para abrigar a estação, em 1875, era uma construção de madeira bastante precária que logo foi substituída. A estação de médio porte ganhou importância no final do século XIX, quando passou a ser de 1.º classe, sendo substituída no início do século XX.

Apresentava um torreão central, que contrastava com a aparência rústica do corpo da edificação. (MORAES, 2002, p. 121) As fachadas tinham tratamento simples em argamassa, sem muitos detalhes estilísticos, apenas a marcação de um barrado e das colunas e uma cimaltha circundando o edifício na altura da estrutura de madeira do telhado. Este possuía duas águas com a cumeeira paralela à linha – solução comum adotada nas estações de médio porte inglesas. Os beirais eram largos e cobriam a plataforma da estação.

Em 1902, foi construída a atual estação. A estrutura física se diferenciava pela presença de um corpo proeminente da fachada, onde se marcava a entrada através de três pórticos principais, coberto com uma cúpula de metal. Apresentava uma torre com relógio, elemento simbólico muito utilizado nas estações e que conferia ao edifício uma referência a mais na paisagem. Bem mais rebuscada que o primeiro edifício, apresentava platibanda trabalhada cobrindo os beirais.

A partir desse avanço estilístico, como era considerado naquela atmosfera de ansiedade pelas modernidades da capital, as edificações passaram a utilizar novos materiais e tipologias, criando para o centro de Juiz de Fora uma fisionomia mais condizente à sua condição de núcleo em ascensão.

Os armazéns eram construções bem mais simples, com telhados de duas águas e com pouco ou nenhum ornamento. A Alfândega da Central do Brasil, instalada nas proximidades da estação, recebeu toda a uma ornamentação pesada, com uma grande platibanda para esconder o volume mais alto do telhado e marcar a entrada principal.

Mesmo no final do século XIX, os prédios mais importantes, como o Fórum/Câmara Municipal, começaram a ser construídos com mais rebuscamento. As indústrias adotaram estilos diferentes. Algumas optavam pelo ecletismo exagerado, outras, como a Bernardo Mascarenhas, utilizavam a sobriedade do Industrial Inglês.

Os edifícios comerciais, mesmo os mais simples, receberam também platibandas, cimalkas e detalhes em estuque e argamassa, adaptando-os à nova estética. Receberam esquadrias com verga curva, substituindo as portas e janelas retas do colonial, muitas vezes com o fechamento em bandeira de ferro e vidro.

As varandas e sacadas passaram a ser protegidas com gradis de metal, que era utilizado também nos detalhes de janelas e demais ornamentos de fachadas.

Novos tipos de edifícios surgiram: a casa de porão alto, mais comum em residências, os chalés e as vilas. Cada qual trazia uma inovação na ocupação do lote e na solução dos telhados.

Aos poucos, a cidade toda assumindo a paisagem eclética, com influência de vários estilos que iam desde o Art Nouveau ao Art Decò, principalmente a partir da década de 20.

As novas experiências propiciaram o desenvolvimento de uma indústria da construção civil que contava com mestres de obra e artificies de origem européia, sobretudo os italianos.

O cenário onde tudo começou, a Praça da Estação, aos poucos foi vestindo essa roupagem moderna e oferecendo uma gama de estilos em seus edifícios comerciais e seus hotéis.

Um dos edifícios mais importantes da área, a Associação Commercial é um belo exemplar de construção eclética com fachada harmoniosa e ornamentação requintada. A Praça da Estação se tornou um núcleo rico em modelos de edificações ecléticas e assumiu seu lugar como a entrada da cidade, já que era o principal contato do passageiro do trem com a cidade. E a área alagadiça de meados do século XIX, pouco ocupada e desenvolvida tornou-se parte de um centro histórico hoje tombado por seu valor arquitetônico e cultural.

Considerações Finais

A presente dissertação foi escrita com o objetivo de mostrar a importância da ferrovia na formação dos municípios da Zona da Mata mineira através de sua cidade mais importante, Juiz de Fora. Para isso, analisou a Praça da Estação e a Estação Central da cidade, que serviu de porta para a exportação dos produtos da região e importação de hábitos, cultura e modernidade.

A idéia de fazer uma análise física da área visava compreender a interferência dessa nova via de comunicação num traçado urbano que já tinha origem em duas outras estradas e que era influenciado fortemente pelo transporte da região para a Corte. Talvez isso tenha contribuído para que a mentalidade do mineiro da Mata estivesse sempre tão voltada para a descoberta de novas maneiras de executar o que era tido como tradição – fosse nos modos de produção ou de construção.

O fato é que, além de se creditar à expansão ferroviária o desenvolvimento regional e urbano da cidade, pudemos descobrir uma nova face do mineiro: o empreendedor.

A região da Mata Mineira passou de “Áreas Proibidas”, onde poucos se arriscavam por conta de se perderem, ou pior, serem comidos por índios canibais, à região que mais se desenvolveu em Minas Gerais na virada do século XIX para o XX.

Isso porque deixou de ser uma barreira aos exploradores da região aurífera para se tornar entreposto comercial. E a chegada da ferrovia com a implantação de uma rede forte na região contribuiu para que não se tornasse apenas entreposto – que fosse a própria fornecedora dos produtos, agrícolas ou industrializados.

A ferrovia não só modificou a paisagem como pudemos observar. Ela deu força ao espírito empreendedor do mineiro para que fosse o que ansiava e que tivesse argumentos para conseguir se implantar entre as grandes cidades comerciais e industriais do país.

A nova fisionomia da cidade, eclética, fez com que a paisagem urbana se aproximasse, dentro do possível, do que acontecia fora dali, donde só se tinha idéia do que acontecia e que o trem trouxe para o cotidiano do juizforano.

A ferrovia, então, passou a fazer parte do cotidiano da cidade, assim como do Estado. E se “todo mineiro tem um trem de ferro apitando nas veias, uma montanha brilhando nos olhos e uma banda tocando nos ouvidos”, como disse Jorge Fernando dos Santos, Juiz de Fora se orgulha de ter nascido entre as montanhas e sob o apito do trem.

Referências Bibliográficas

- BASTOS, Wilson de Lima. Do Caminho Novo dos Campos Gerais à atual Br 135. Santos Dumont: Edição do Autor, 1975.
- _____. Mariano Procópio Ferreira Lage – Sua Vida, Sua Obra, Descendência, Genealogia. 2. ed. Juiz de Fora: Edições Paraibuna, 1991.
- BLASENHEIM, Peter. Uma História Regional: a Zona da Mata Mineira. In: V Seminário de Estudos Mineiros. Belo Horizonte: UFMG/FAFICH, 1982.
- _____. As Ferrovias de Minas Gerais do Século XIX. In: Locus – Revista de História, vol. 02, n.º 02. Juiz de Fora: EDUFJF, 1996.
- CAPRI, Roberto. Minas Geraes e seus municípios; Zona da Mata. São Paulo: Epocal, 1916.
- CASTRO, Celso F. de Figueiredo. Os Sertões de Leste – Acheugas para a História da Zona da Mata. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1987.
- COSTA, Cacilda Teixeira da. O sonho e a técnica: A arquitetura do ferro no Brasil. 2. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2001.
- COSTA, Paulo Andrade Martins. Introdução à memória histórica da E.F.C.B. – 1858-1958 – Comemorativa do seu centenário. Rio de Janeiro: RFFSA, 1958.
- CULLEN, Gordon. Paisagem Urbana. Lisboa: Edições 70, 1993.
- DAVID, Eduardo Gonçalves. 127 anos de ferrovia. Juiz de Fora: Edição especial, 1985.
- DEBRET, Jean Baptiste. Viagem pitoresca e história ao Brasil. São Paulo: Martins/Ed. USP, 1972.
- DIVISÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL DA PREFEITURA DE JUIZ DE FORA. Guia dos bens tombados de Juiz de Fora. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 2002.
- ESTEVES, Albino. Álbum do Município de Juiz de Fora - 1915. Belo Horizonte: Imprensa Oficial do Estado de Minas, 1915.
- FABRIS, Annateresa (organizadora). Ecletismo na Arquitetura Brasileira. São Paulo: Nobel; Editora da Universidade de São Paulo, 1987.
- FAZOLATTO, Douglas. Juiz de Fora: Imagens do passado. Juiz de Fora: Fundação Cultural Alfredo Ferreira Lage - FUNALFA, 2001.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. Caminhos e Fronteiras. Rio de Janeiro: José Olympio, 1957.
- KOHLSDORF, Maria Elaine. A apreensão da forma da cidade. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1996

KUHL, Beatriz M. Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo – Reflexões sobre sua preservação. São Paulo: Ateliê Editorial: Fapesp: Secretaria da Cultura, 1998.

LESSA, Jair. Juiz de Fora e seus pioneiros (do Caminho Novo à Proclamação). Juiz de Fora: UFJF, 1985.

LYNCH, Kevin. (Tradução: Jefferson Luiz Camargo). A imagem da cidade. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

MATOS, Odilon Nogueira de. Café e Ferrovias: A evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. 3.^a ed. rev. Coleção Monografias – 3. São Paulo: Arquivo do Estado, 1981.

MERCADANTE, Paulo. Os Sertões do Leste - Estudo de uma Região: A Mata Mineira. Rio de Janeiro: Zahar, 1973.

MORAIS, Sérgio Santos. Manual de preservação de edificações ferroviárias antigas. Rio de Janeiro: RFFSA, 1991.

_____. A arquitetura das estações ferroviárias da Estrada de Ferro Central do Brasil no século XIX – 1858-1900. Rio de Janeiro: UFRJ – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - FAU/PROARQ, Dissertação de Mestrado, 2002.

MOURA, Antônio de Paiva. Zona da Mata Mineira: Breve História. Disponível em: <http://www.asminasgerais.com.br/>. Acesso em 20/07/2003.

OLIVEIRA, Paulino de. Efemérides Juiz-foranas – 1698-1965. Juiz de Fora: UFJF, 1975.

_____. História de Juiz de Fora. 2.^a ed. Juiz de Fora: Gráfica Comércio e Indústria Ltda., 1966.

PASSAGLIA, Luiz Alberto do Prado. A preservação do patrimônio histórico de Juiz de Fora. Juiz de Fora: Esdeva Empresa Gráfica, 1982.

PASSOS, Dr. Francisco Pereira. As estradas de ferro do Brazil em 1879 – Primeira parte – Estradas de ferro nas províncias do Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1880.

PEDROSA, M. X. de Vasconcelos. Zona Silenciosa da Historiografia Mineira - A Zona da Mata. Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Minas Gerais. vol. IX. Belo Horizonte, pp. 189-230 1962.

PIMENTA, Dermeval José. Aspectos do Povoamento do Leste Mineiro. Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Minas Gerais. vol. XIV. Belo Horizonte, pp. 369-392, 1970.

PREFEITURA MUNICIPAL DE JUIZ DE FORA. Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Juiz de Fora. <http://www.pjf.mg.gov.br/pddu/index.htm>. Acesso em 09/10/2003.

PREFEITURA MUNICIPAL DE JUIZ DE FORA. Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano de Juiz de Fora. <http://www.pjf.mg.gov.br/plano/index.htm> . Acesso em 09/10/2003.

PROGRAMA DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Centro de preservação da história ferroviária do Rio de Janeiro – Engenho de Dentro. Rio de Janeiro: RFFSA/PRESERVE, 1983.

PROGRAMA DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Museu de trem. Recife: 1982.

REIS FILHO, Nestor Goulart. Quadro da Arquitetura no Brasil. 9.^a ed. São Paulo: Editora Perspectiva, 2000.

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

ROSSI, Aldo. A arquitetura da cidade. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

SAINT-HILAIRE, Auguste. Viagem às Províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais. Belo Horizonte: Itatiaia/EDUSP, 1975.

SILVA, Geraldo Gomes da. Arquitetura do Ferro no Brasil. 2.^a ed. São Paulo: Nobel, 1987.

SIQUEIRA, Edmundo. Resumo Histórico da The Leopoldina Railway Co. Limited. Rio de Janeiro: Carioca, 1938.

TRATOS CULTURAIS (Ed.) As Minas Gerais: Zona da Mata - Biblioteca Interativa. Belo Horizonte: Tratos Culturais Multimídia, 1997.

VASCONCELOS, Max. Vias brasileiras de comunicação – Estrada de Ferro Central do Brasil – Linha do Centro e ramaes. 5.^a ed. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1935.