

Patrimônio ferroviário em Juiz de Fora (MG) e memórias excluídas: a Avenida Raul Soares como lugar de resistência dos grupos pobres

Railway heritage in Juiz de Fora (MG) and excluded memories: the Raul Soares Avenue as a place of resistance by poor groups

Patrimonio ferroviario en Juiz de Fora (MG) y memorias excluidas: la Avenida Raúl Soares como lugar de resistencia de los pobres

Rojane de Souza*

* Graduado em História pela Universidade Federal de Viçosa (2015); especialização em Ciência da Religião pela Universidade Federal de Juiz de Fora (2015); Mestrado em Patrimônio Cultural, Paisagens e Cidadania pela Universidade Federal de Viçosa (2020). Tem experiência na área de História, com ênfase em História e Patrimônio Cultural.

Resumo: O artigo investiga sobre a antiga Avenida Raul Soares, que foi uma área de influência da Estação ferroviária da Leopoldina no núcleo urbano em Juiz de Fora, Minas Gerais. O objetivo é relatar sobre as memórias da Avenida Raul Soares e compreender a causa do seu esquecimento na memória oficial nas esferas da história do município de Juiz de Fora e na memória do patrimônio ferroviário nesta cidade. A metodologia é baseada em pesquisa documental com as fanpages “Maria do Resguardo” e “Mauricio Resgatando o Passado”.

Palavras-chave: Patrimônio Ferroviário. Memória. Juiz de Fora.

Abstract: The article investigates the former Raul Soares Avenue, which was an area of influence of the Leopoldina Railway Station in the urban core of Juiz de Fora, Minas Gerais. The objective is to report on the memories of Raul Soares Avenue and understand the cause of its oblivion in the official memory in the spheres of the history of the municipality of Juiz de Fora and in the memory of the railway heritage in this city. The methodology is based on documentary research with the fanpages “Maria do Resguardo” and “Mauricio Resgatando o Passado”.

Keywords: Railway Heritage. Memory. Juiz de Fora.

Resumen: El artículo investiga la antigua Avenida Raúl Soares, que fue área de influencia de la Estación de tren Leopoldina en el núcleo urbano de Juiz de Fora, Minas Gerais. El objetivo es informar sobre la memoria de la Avenida Raúl Soares y comprender la causa de su olvido en la memoria oficial en los ámbitos de la historia del municipio de Juiz de Fora y en la memoria del patrimonio ferroviario de esta ciudad. La metodología se basa en una investigación documental con las fanpages “Maria do Resguardo” y “Mauricio Resgatando o Passado”.

Palabras clave: Patrimonio Ferroviario. Memoria. Juiz de Fora.



Introdução

A antiga Avenida Raul Soares foi uma área de influência da Estação ferroviária da Leopoldina no núcleo urbano em Juiz de Fora, Minas Gerais. Esta via pertenceu a uma das áreas de grande movimento de Juiz de Fora no último quartel do século XIX e na primeira metade do século XX. Na época da Estrada de Ferro Leopoldina (EFL) e da Leopoldina Railway Company Limited (LR), a Avenida Raul Soares era acesso à estação dessa ferrovia. Havia grande movimentação de carga e passageiros nessa área, tanto na Leopoldina quanto na Estação da Estrada de Ferro Central do Brasil conjuntamente com a Praça Doutor João Penido, conhecida popularmente como a Praça da Estação.

A metodologia é baseada em pesquisa documental com as fanpages “Maria do Resguardo” e “Mauricio Resgatando o Passado”. Houve uma garimpagem de fotos e textos em busca das informações onde a Avenida Raul Soares estava presente, seja como protagonista ou parte integrante na construção dos acontecimentos.

Os fragmentos do passado encontrados nesses blogs ajudam na criação de novos significados no presente para os bens ferroviários e encontra-se fortemente arraigada em narrativas memorialísticas que podem ser compreendidas pela busca de laços identitários.

Segundo Rafaella Rabello (2015), o blog e a página no Facebook “Maria do Resguardo” foram criados para postagens de fotos antigas em torno do tema “fotografias antigas de Juiz de Fora”. Rabello que estudou sobre o surgimento e as características desses empreendimentos virtuais, considera que eles buscam e criam um laço comum: “o da ressignificação espacial da memória da cidade, suas ruas, suas instituições e seus lugares”. A Juiz de Fora representada na fanpage é uma “cidade imaginária e imaginada”, que através de frações de memórias se ancora em um passado glorioso. As imagens de antes oferecem a compreensão do agora, novos significados ao presente e novos sentidos para o espaço. “A memória visual da cidade é atizada pelas fotografias apresentadas no ambiente virtual, permitindo a reprodução e o compartilhamento de imagens”.

O blog *Mauricio Resgatando o Passado*, foi criado por Maurício Lima Corrêa, marceneiro aposentado que em 11 de maio de 1998 iniciou um acervo fotográfico que é compartilhado na web. O blog tem a estimativa de mais de 9.000 fotos antigas sobre a

cidade de Juiz de Fora que já foram postadas. Em 08 de Março de 2019, na Câmara Municipal de Juiz de Fora, Maurício recebeu a Moção de Aplauso pelo Resgate Histórico Fotográfico.

O artigo é dividido em dois tópicos. A primeira parte é uma reflexão sobre a memória e o patrimônio ferroviário em Juiz de Fora. A segunda é uma abordagem sobre a Avenida Raul Soares.

Considerações sobre a memória e o patrimônio da ferrovia em Juiz de Fora

Existem duas instituições que são as principais referências para a construção e divulgação da memória oficial sobre o patrimônio ferroviário em Juiz de Fora: a Fundação Cultural Alfredo Ferreira Lage (FUNALFA) e o Museu Ferroviário de Juiz de Fora (MFJF).

Conforme Azevedo e Jabour Júnior (2012), os documentos mais antigos a respeito da identificação, valorização e preservação do patrimônio cultural de Juiz de Fora se referem à atuação do Professor Lindolfo Gomes, em 1939, na busca de proteção legal e do impedimento da demolição da “Fazenda Velha do Juiz de Fora”, edificação que constituía o marco de fundação da cidade. Os referidos documentos foram encaminhados pelo professor ao então diretor do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), Dr. Rodrigo Mello Franco de Andrade.

O tombamento do edifício, como solicitado, não se consolidou. Foi considerado irrelevante histórica e estilisticamente para o SPHAN, e, portanto, não era digno de ser um patrimônio histórico. O edifício foi então demolido em 1946 (BARBOSA, 2015). Esse fato reflete que a política patrimonial do SPHAN não levava em consideração os aspectos memorialísticos que o bem representava para a cidade.

A discussão sobre a falta de amparo legal para a preservação dos imóveis de interesse cultural e histórico para a cidade que não possuíam nenhuma proteção estimulou ações efetivas por parte do poder público. Conforme mostra a bibliografia consultada, o marco inicial, da discussão sobre o patrimônio em Juiz de Fora é no ano de 1978, com a questão da demolição do Colégio Stella Matutina (PASSAGLIA, 1983, p. 18; AZEVEDO; JABOUR JÚNIOR, 2012, p. 35).

Diante desse contexto, houve a criação da Fundação Cultural Alfredo Ferreira Lage (FUNALFA), através do Decreto nº 2176, de 14 de dezembro de 1978, dentro da estrutura da Prefeitura, que tinha como objetivo resgatar o patrimônio da cidade e

revitalizar o “pioneirismo de Juiz de Fora como centro cultural”. Assim, a FUNALFA é um órgão de administração indireta da Prefeitura de Juiz de Fora - PJJ, encarregada da política cultural do município. A FUNALFA é a primeira fundação municipal no setor cultural em Minas Gerais (FUNALFA, s/d).

O Museu Ferroviário de Juiz de Fora é um local emblemático na paisagem e na história do município. O edifício do Museu foi originalmente a Estação do Centro, construída pela Companhia Estrada de Ferro Juiz de Fora a Piau e, depois a sede da Estrada de Ferro Leopoldina (EFL) e da Leopoldina Railway Company Limited (LR), o que lhe confere um poder evocativo bastante forte.

Em 30 de setembro de 1985, no edifício onde atualmente está o Museu Ferroviário foi criado o Núcleo Histórico Ferroviário de Juiz de Fora, pelo Setor Geral de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (PRESERFE)/Superintendência Regional de Juiz de Fora (SR3), sob a responsabilidade da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA). O Núcleo foi concebido para preservar os bens patrimoniais e a memória da ferrovia no município.

Com os eventos do Plano Nacional de Desestatização (1990), extinção da Rede Ferroviária Federal (1999-2007) e privatização da Malha Regional Sudeste, com a MRS Logística S. A. assumindo a operação das atividades da ferrovia (1996), houve um acordo assinado entre a RFFSA e a Prefeitura de Juiz de Fora (PJJ), em novembro de 1999.

O convênio feito entre a Rede Ferroviária Federal e a Prefeitura, previa a conversão da administração da Superintendência Regional de Juiz de Fora (SR3) sobre o espaço do Núcleo Histórico Ferroviário para a gestão da FUNALFA, além do compromisso de utilizar o local em caráter exclusivamente cultural, educacional ou turístico. A Prefeitura realizou uma revitalização do Núcleo com recuperação do acervo e adaptações das instalações. Assim, o Museu Ferroviário de Juiz de Fora foi inaugurado em 21 de agosto de 2003, pelo poder público municipal.

Segundo Helena Guimarães Campos, os trilhos da Estrada de Ferro D. Pedro II chegaram à Juiz de Fora em 1875. O traçado das linhas férreas era semelhante ao da antiga estrada colonial que ligava a cidade até o porto do Rio de Janeiro (CAMPOS, 2008).

Para Manoel Marcos Monachesi, ex-engenheiro ferroviário e um dos criadores do Núcleo Histórico Ferroviário de Juiz de Fora, a implantação da Estrada de Ferro Dom Pedro II em Juiz de Fora alterou os pensamentos da elite na região:

Com a chegada da E. F. Dom Pedro II em Juiz de Fora em 30 de dezembro de 1875, os fazendeiros, comerciantes e políticos de nossa cidade e região, viram a importância da ferrovia para o escoamento de seus produtos aos grandes centros, o desenvolvimento econômico e uma importante e rápida ligação política com a Corte Imperial. Com os altos custos dos transportes pela lentidão das tropas de lombo de mula e carruagens existentes, a ferrovia oferecia um transporte rápido, eficiente e mais barato (MONACHESI, s/d).

A Estrada de Ferro Dom Pedro II funcionou como uma espinha dorsal de uma rede de transportes ferroviários para atender aos interesses das fazendas e dos fazendeiros no Rio de Janeiro, em São Paulo e em Minas Gerais. A implantação dessa Estrada em Juiz de Fora não foi diferente. Construída com o discurso e com a função de integrar o Brasil, o que se configurou na prática foi a integração de mercados cafeeiros, a estruturação e a dinamização da indústria agrícola do século XIX e início do século XX. Estabeleceu-se uma rede ferroviária que estruturou o comércio para a atividade exportadora. O que houve foi uma integração das zonas cafeeiras com os portos. A E. F. Dom Pedro II foi pouco a pouco articulando as regiões, outros ramais ferroviários, os engenhos centrais, as colônias de povoamentos, as cidades, vilas, povoados e fazendas por onde ela passava (SOUZA, 2020).

As fazendas de café na região tiveram um papel primordial para o desenvolvimento de Juiz de Fora e para a construção da ferrovia da Companhia Estrada de Ferro Juiz de Fora a Piau (1881-1884). Observemos a narrativa de Monachesi:

Enquanto isso em Juiz de Fora, mobilizavam-se as lideranças, com a ideia de ligar a cidade à região do Piau, grande produtora agrícola, através de uma ferrovia para trazer esta produção e transportá-la para os grandes centros pela E. F. Dom Pedro II, com o que aumentaria em muito o desenvolvimento das regiões do Piau e Juiz de Fora (MONACHESI, s/d).

Um dos personagens mais emblemáticos na chegada da ferrovia em Juiz de Fora é o Comendador Mariano Procópio Ferreira Lage. Na literatura sobre a história da cidade, o Comendador é escolhido na narrativa de Juiz de Fora como uma das figuras históricas mais importantes para a cidade, tanto é que a sua residência foi transformada no Museu Mariano Procópio. No discurso do Museu Ferroviário de Juiz de Fora é escolhida uma faceta de Mariano, que é ligada ao seu empreendedorismo conectado a Juiz de Fora capitalista, moderna, industrializada (SOUZA, 2020).

Observa-se que a narrativa da memória oficial sobre o patrimônio ferroviário em Juiz de Fora é construída a partir dos princípios e ações burguesas, elitizadas,

eurocêntricas, cuja orientação é seguida pela Fundação Cultural Alfredo Ferreira Lage (FUNALFA) e o Museu Ferroviário de Juiz de Fora (MFJF).

A mão de obra escravizada foi importante para consolidação e expansão da cafeicultura na Zona da Mata Mineira. Essa atividade era essencial para a economia dessa região. As sacas de café oriundas das fazendas da Zona da Mata que eram exportadas ou iriam em direção direta ao Rio de Janeiro pelas tropas de animais ou vinham em direção do armazém da Companhia União & Indústria, em Juiz de Fora. Os recursos econômicos gerados pelo café garantiram à vários fazendeiros a ascensão à condição de chefes políticos importantes dentro da Zona da Mata. Entretanto, a história da riqueza cafeeira não pode ser relatada sem compreender a importância do trabalho escravizado.

Também é preciso considerar que a relevância do trabalho dos negros e negras escravizados não pode ficar circunscrito em apenas entender o valor atrelado ao viés econômico das elites, mas, reconhecer a trajetória da população afrodescendente na construção da cidade juizforana, que conforme Dalila Varela Singulane (2021), Juiz de Fora - “A Princesinha de Minas” (entre alguns cognomes do município) - também é negra.

Segundo Singulane (2021), o racismo presente na sociedade brasileira também estruturou os modelos de preservação do patrimônio cultural no Brasil e em Juiz de Fora, percebendo-se uma baixa representação de lugares importantes para a memória não branca. O cenário do patrimônio em Juiz de Fora privilegia a história de uma cidade industrial que se desenvolveu com a mão de obra assalariada imigrada da Europa, o que, silencia e minimiza memórias ligadas ao passado rural e escravista da região.

Para Fábio Augusto Machado Soares de Oliveira (2020), o número de escravizados concentrados no município de Juiz de Fora aumentou consideravelmente ao longo da década de 1870, período de auge do tráfico interprovincial. De acordo com alguns estudos, como o de Caio da Silva Batista (2020) que, em sua tese de doutorado em História analisou o tráfico em Juiz de Fora após 1850, os negros e negras escravizado(a)s que trabalharam nas fazendas de Juiz de Fora e na Zona da Mata Mineira eram vindos de regiões brasileiras, especialmente do Nordeste. Havia um baixo número de negros africanos. Esse contingente é parte integrante da população da cidade de Juiz de Fora. O autor afirma que a mão de obra na Zona da Mata Mineira foi repostada, principalmente, pelo tráfico interno de escravos. Esse fator se relaciona à proibição definitiva do tráfico transatlântico em 1850 pela lei “Eusébio de Queirós”. Para o

crescimento populacional dos escravos, entre as décadas de 1860 a 1880, dois fatores principais impulsionaram esse fenômeno: a expansão da cafeicultura e o crescimento da malha urbana em cidades como Juiz de Fora (BATISTA, 2019, p. 80).

Cabe salientar que esse contexto da economia baseada na cafeicultura e a mão de obra escravizada sendo a principal força trabalhadora é o cenário social e econômico predominante no Sudeste brasileiro na segunda metade do século XIX. Segundo Anderson José Pires (PIRES, 2004. p. 41-42), o centro urbano de Juiz de Fora era o principal entreposto comercial de mercadorias e de escravizados na Zona da Mata Mineira.

Essa fase da história está inserida no sistema escravista denominado de “Segunda Escravidão”, que apresenta características em produção de larga escala de algodão, açúcar e café. Esse tipo de escravismo se configurou no sul dos Estados Unidos, em Cuba e no Brasil. A “Segunda Escravidão” se diferenciava do escravismo de base colonial a partir da tríade “terra, trabalho e capital” no qual a produtividade era para o atendimento do mercado mundial no contexto de formação e industrialização na Europa. Enquanto no Brasil a base da economia era rural, a Europa já estava vivendo o período de industrialização (TOMICCH, 2011).

De acordo Pires (2004), municípios do vale do Paraíba, como Vassouras (RJ) e Bananal (SP) passaram a concentrar a propriedade sobre escravizados nas mãos de poucos fazendeiros e esses senhores concentravam boa parte da riqueza e das terras presentes nos municípios nos quais residiam. Em Juiz de Fora, a situação não se diferenciou da observada nos citados municípios fluminense e paulista. Há uma série de estudos que apontam para uma grande concentração de terras e escravos nas mãos de poucos indivíduos na Zona da Mata Mineira. Esses cafeicultores concentravam em suas mãos grande parte da riqueza produzida na Zona da Mata, em especial a partir da década de 1870, período no qual a produção cafeeira chegou a seu auge na região. Esse dinheiro foi fundamental para a construção de ferrovias (PIRES, 2004).

Conforme Régis Francisco Rafael Silva (2015, p.24), o monopólio da terra, dos escravos, do cultivo de produtos agrícolas, das principais formas de transportes e da política exercido pelos fazendeiros, no final do século XIX, na passagem do Império para a República, na Zona da Mata e em Juiz de Fora, assumem essas funções: “os fazendeiros são, ao mesmo tempo, empresários, investidores, políticos e donos da ordem e da moral. O mandonismo e a escravidão determinam o modo de vida local, o poder privado é a tônica”. A produção do espaço geográfico e social “segue os desejos e

as necessidades de expansão e acumulação do capital de certas famílias que detêm a posse da terra”.

Um dos reflexos disso é o cenário em que os fazendeiros faziam investimentos diversificados como na abertura de companhias ou como investidores em empresas ferroviárias. As fazendas de café na região tiveram um papel primordial para o desenvolvimento de companhias e para a construção de ferrovias. Construir a ferrovia também significa status, poder econômico, poder de influência e poder político. A consolidação do transporte ferroviário e da mão de obra atrelada aos serviços ferroviários e outros comércios e serviços que foram indiretamente proporcionados pela ferrovia produziram uma dinâmica de crescimento urbano e econômico, porém, também produziram desigualdades sociais, raciais, de gênero, discriminações e segregações.

Régis Francisco Rafael Silva (2015, p. 24) afirma que: “O processo de construção da ferrovia guarda a gênese da formação do operário brasileiro”. Nesse sentido, percebe-se que a ferrovia aumenta de forma extraordinária a comercialização de produtos, principalmente o café no caso da Zona da Mata, e faz da agricultura uma grande indústria nacional de produtos vindos das fazendas e transformados por uma “proto-indústria”.

Segundo Régis Francisco Rafael Silva, a ferrovia era o ponto agregador tanto economicamente, quanto socialmente, culturalmente e simbolicamente. As estações ferroviárias desempenharam de certa forma uma função de “centralidade de comunicação, informação, transportes e comércio”. Este conjunto fez com que a região perto de estações ferroviárias desempenhasse uma função aglutinadora de serviços. Então, próximo às estações ocorreram a instalação de setores de comércio e serviços. A partir da ferrovia, o mundo rural se interliga ao ambiente urbano e ganha novos aspectos: “os fazendeiros puderam desfrutar da mais moderna máquina de transporte do século XIX: o trem” (SILVA, 2015, p. 24-25).

Porém, a ferrovia inserida no capitalismo também trouxe mazelas, segregação territorial e desigualdade social. Na figura a seguir há uma foto extraída do blog “Maria do Resguardo” do prolongamento da Rua São Sebastião com o leito da Estrada de Ferro Central do Brasil e o leito da Estrada de Ferro da Leopoldina, local atualmente conhecido como Terreirão do Samba. Essa área encontra-se a poucos metros da antiga Avenida Raul Soares. Segundo Angélica Moreira Costa, nesse terreno possuía algumas invasões (COSTA, 2013).

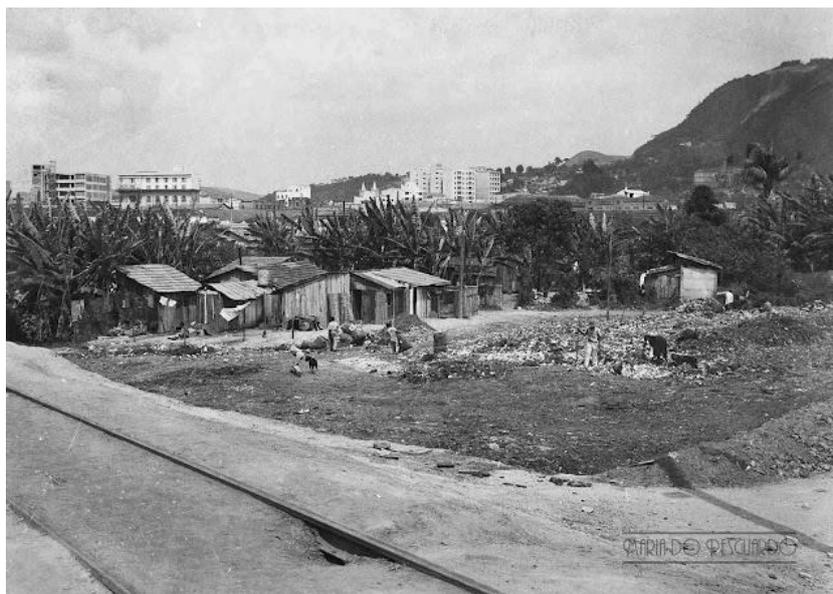


Figura 1: Terreirão do Samba, em setembro de 1952. Fonte: Bastos Barreto. Maria do Resguardo - Imagens Antigas de juiz de Fora. Disponível em: <https://www.mariadoresguardo.com.br/search/label/Esta%C3%A7%C3%B5es%20Ferrovi%C3%A1rias>. Acesso em: 28 fev. 2024.

No período de implantação do sistema ferroviário brasileiro houve também a coexistência de trabalho escravo e assalariado nas fazendas. Dentro do âmbito da ferrovia existiram diferentes vínculos trabalhistas adotados para a mão de obra nas construções das linhas férreas. Alguns modelos de vínculo empregatício remontavam ao período da escravidão e, outros vínculos que absorveram a mão de obra dos imigrantes. Embora o emprego de mão de obra nas ferrovias fosse de contratos com homens livres, havendo uma mudança nas relações de trabalho como o trabalho assalariado, houve a manutenção de condições precárias para os trabalhadores, especialmente os braços (PAULA, 2000).

De acordo com Giroletti (1980), a chegada das Estradas de Ferro Dom Pedro II (1875) e Companhia Estrada de Ferro Juiz de Fora a Piau (1881-1884) em Juiz de Fora, possibilitou o desenvolvimento urbano ao redor do núcleo ferroviário, o aumento de atividades industriais e comerciais, pois estas ligavam a Zona da Mata ao Rio de Janeiro e foram um dos principais meios de transporte de mercadorias e pessoas por décadas, especialmente nos finais do século XIX e início do XX.

Com a ferrovia em Juiz de Fora, o município adquiriu relevância econômica e passou a oferecer serviços mais complexos como a rede de comércio para ser transportada pelo trem, mas também uma rede econômica local com armazéns, vendas, vendedores que vendiam a domicílio. Esse comércio local também vendia madeira, ferragem, tintas, couro, tecidos, papéis, louças, vidros etc. Isso gerava acumulação de

recursos financeiros. Pessoas que plantavam milho, arroz, feijão, verduras, legumes, frutas e criavam porcos, galinhas vinham para o núcleo urbano vendê-los. Essa venda acontecia para os armazéns, mas também de casa em casa. É nesse comércio informal que negros e negras, imigrantes pobres e caboclos faziam sua renda. Contudo, toda a memória vinculada à esse comércio é menosprezada pela FUNALFA e Museu Ferroviário de Juiz de Fora, que priorizam lembrar os serviços e comércios de pessoas ligadas à elite econômica da época ou ascendentes de famílias brancas influentes na atualidade".

Conforme aponta Régis Francisco Rafael Silva (2015, p.50), Juiz de Fora, que no século XIX foi um centro cafeicultor por excelência, também teve uma “diversificação produtiva e uma divisão territorial do trabalho complexa”. Isto significa que no núcleo urbano e nas fazendas se desenvolviam outras atividades produtivas. Entretanto, aqui não cabe particularizar as características produtivas de cada fazenda, mas fornecer ao leitor a existência da diversificação produtiva na cadeia econômica. Por exemplo, Benfica (bairro de Juiz de Fora) fez “parte de uma estrutura produtiva voltada para o abastecimento do mercado interno e para a exportação de gado, carne verde, leite e seus derivados, além do couro, para o Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo”. O comércio destes produtos diversificados fez a integração entre essas regiões, antes, pelo Caminho Novo entre Minas Gerais e Rio de Janeiro e, posteriormente, intensificada pela ferrovia.

O processo de transição de uma sociedade completamente agrária para uma sociedade urbana

Para entender o processo de transição de uma sociedade completamente agrária para uma sociedade urbana, primeiro temos que compreender o tempo e espaço político de transição do Brasil Império para o Brasil República. Não há só a mudança de poder do Imperador para o Presidente da República. Há também a mudança de poder dos barões para os coronéis. É nesse espaço/tempo em que se estabelecem outras relações jurídicas, políticas e econômicas no país. Para o geógrafo Ruy Moreira (2011, p. 79):

O rearranjo econômico-demográfico vem da reafirmação cafeeira da centralidade plantacionista e o institucional da emergência do Estado nacional. É a cidade, entretanto, a referência do novo ao tempo em que a fazenda mantém-se como base. Cabeça do Estado Nacional, a cidade é o centro político de um arranjo de espaço de que a fazenda é o cerne econômico.

O “sistema coronelista” é um elemento constitutivo do Brasil na compreensão de Victor Nunes Leal. O coronelismo é o fenômeno do poder local marcado por uma rede de relações, favores e compromissos que envolvem o “coronel” local, os governadores dos Estados e o Presidente da República. Essas elites rurais são oligarquias que possuíam um forte controle sobre votos dos eleitores em seus territórios de influência, via cabos eleitorais, capangas, falseamento do voto, mandonismo e sistema de filhotismo (filhos assumem cargos importantes nos serviços públicos). Esse conjunto de fatores faz o poder privado e poder público serem convergentes, no qual o sistema político local é dominado pelos “coronéis” e tudo giram em torno de suas decisões, vontades e interesses (LEAL, 2012, p. 44).

Um dos reflexos desse cenário são as publicações dos jornais na época da Primeira República em que os relatos trazem muito mais os feitos positivos desses mandatários locais e poucos registros ou nenhum registro de defeitos e seus maus tratos junto à população. Temos que lembrar que o número de pessoas letradas nessa época era muito pequeno e as pessoas que escreviam e publicavam em jornais era ainda menor, geralmente com uma ligação íntima com as famílias poderosas.

Em Juiz de Fora não será diferente, as classes mais abastadas, detentoras de terras e de capital, que estão presentes nos primórdios da colonização das terras desde a fundação da cidade, permanecerão durante toda a segunda metade do século XIX e início do século XX nas efetivas decisões políticas e administrativas. Pode-se argumentar que esse local seguia as leis ditadas pelos fazendeiros e que o sistema de controle do espaço era exercido por essa classe (SILVA, 2015, p. 47).

O núcleo urbano de Juiz de Fora nos contornos da ferrovia então passou efetivamente a ser o local de decisões, de encontros, de poder. Um lugar marcado pela mudança do ritmo de vida, no qual entram novas rotinas, novos hábitos, novas profissões e também novos problemas sociais gerados pelo crescimento da população e da massa trabalhadora. A Estrada de Ferro foi um elemento estruturador de novas relações sociais e comerciais em Juiz de Fora e na Zona da Mata Mineira, no qual o espaço rural também foi se transformando e foi se constituindo fazendas para a criação de gado e produção de leite, de gêneros alimentícios como o arroz, feijão e milho. Esse território foi se desenvolvendo a partir também da articulação entre a área pecuária e a urbana e com o desenvolvimento de mão de obra urbanizada e rural.

Régis Francisco Rafael Silva cita em sua dissertação que as ruas de Benfica (bairro de Juiz de Fora), até hoje, em pleno século XXI, lembram o domínio “da base

produtiva e das relações sociais e de classe estabelecidas em Benfca”, ou seja, uma formação baseada no sistema escravocrata e posteriormente com o domínio dos coronéis, “o bairro foi formado por negros, negras, imigrantes, indígenas que não aparecem na história e na geografia social de nossa cidade” (SILVA, 2015, p. 23).

Para Régis Francisco Rafael Silva, a construção da geografia (espaço geográfico construído por relações políticas e sociais) e a política de Juiz de Fora são marcadas pelas fazendas e fazendeiros. Várias localidades da cidade juiz forana são controladas por “fazendeiros, que são ao mesmo tempo coronéis-industriais-políticos”. Dessa forma, o mundo rural e agrário se entrelaça com os avanços científicos e da produção agrícola-industrial, com o poder político, com o poder das instituições do Estado, com a estrutura e o arranjo do espaço e com as complexidades de nossa sociedade brasileira (SILVA, 2015, p. 42).

No arranjo produtivo de Juiz de Fora e também das ferrovias na Zona da Mata Mineira, a pecuária foi um componente importante para a economia, para a produção de espaços e paisagens, e para a cultura e modo de vida da população.

Caio Prado Júnior destaca em suas análises sobre a formação social brasileira que a pecuária de Minas Gerais desenvolvida a partir do século XVIII tem um caráter técnico e se diferencia da pecuária nordestina. Os pontos diferenciais do modelo pecuário mineiro são as características de desenvolvimento técnico. Além de melhores condições naturais que as encontradas na Região Nordeste, as condições técnicas da pecuária de Minas começam pelas instalações, muito mais complexas e mais bem cuidadas assim como o cultivo com o pasto e a sua divisão em diferentes partes e tipos de forragem. Um aspecto que se destaca na pecuária de Minas é a habitação:

A vivenda não é a construção tosca e primitiva coberta de palha de carnaubeira que vimos no Norte; mas tem, pelo contrário, um certo apuro, que faz Saint Hilaire compará-las às herdades (fermes) de sua pátria. O mesmo se dá com os currais; sem contar a leiteria, que forma uma dependência própria, pois, ao contrário dos sertões, o leite é aproveitado comercialmente (...) (PRADO JÚNIOR, 2011, p. 208-209).

No nosso caso, a pecuária na Zona da Mata Mineira e especialmente, na microrregião de Juiz de Fora, são encontrados no espaço geográfico e econômico entre a principal atividade econômica desenvolvida no decorrer do século XIX que foi a produção de café.

Elione Silva Guimarães (2006) destaca que as crises conjunturais do café (crise dos preços no período 1896-1910 e a Primeira Guerra Mundial - 1914-1918)

provocaram um maior incremento da pecuária, setor que mais cresceu em Minas Gerais entre 1900-1920. Esta atividade já se vinha desenvolvendo no interior das fazendas, aproveitando-se em pastos as terras em que foram sendo derrubadas as “matas virgens”. O crescimento desta economia criatória promoveu uma valorização das terras, impulsionando seu maior aproveitamento, atingindo todas as áreas rurais da Zona da Mata. A criação do gado também incorporava o valor mercantil da terra.

Pode-se dizer que a indústria pecuarista na Zona da Mata Mineira também se insere no processo do desenvolvimento pecuário brasileiro que ganha força com a conjuntura política e econômica, em que o país vai se desenvolvendo pelos caminhos, estradas e trilhos ferroviários.

Arquitetura e suas implicações

A partir daqui, vamos fazer uma análise do contexto da arquitetura e suas implicações. No próximo parágrafo, traremos uma argumentação de Patrícia Falco Genovez sobre a arquitetura perto das estações ferroviárias em Juiz de Fora, para que possamos entender o significado do conjunto eclético nas construções.

De acordo com Patrícia Falco Genovez, a arquitetura que está no conjunto do Núcleo Histórico e Arquitetônico da Praça Dr. João Penido, em Juiz de Fora, é testemunha da transformação que houve em termos de paisagem, pensamento e engenharia. O conjunto eclético é um emblema deste período de transição pelo qual não apenas a economia juiz forana passava, mas a de todo o Brasil, algo que é bastante significativo. As fachadas e interiores dos prédios são as marcas da transição econômica, social e, principalmente, cultural, onde os costumes de uma sociedade agrária estão sendo sobrepujados pelos novos modos de pensar e agir da sociedade industrial. Todas estas construções demonstram um cenário de um tempo histórico (GENOVEZ, 1998, p. 18).

Essa questão de qual é o visual e a funcionalidade em que a cidade deseja tornar-se é fundamental para a análise do desenvolvimento de construções e arquitetura. Rafaella Rabello argumenta que o desejo de civilizar-se nos moldes dos centros europeus fez Juiz de Fora ser mais cosmopolita do que colonial. Os teatros, os cinemas e a atividade literária refletiam a vontade da nova elite criar uma imagem de modernidade para a cidade, fugindo à tradição escravista. Procurou-se uma estreita vinculação com o dinamismo do Rio de Janeiro, em contraposição à cultura barroca

mineira. O desenvolvimento industrial foi pautado pela modernização capitalista, que no imaginário quer se contrapor ao cenário colonial (RABELLO, 2015, p. 29).

A ferrovia também apresenta uma configuração da divisão de classe na sociedade de Juiz de Fora, da Zona da Mata Mineira e do Brasil. A forma com que estava impressa o desenho das viagens de passageiros nos vagões de primeira, segunda e terceira classes demonstra exatamente as desigualdades sociais. Os vagões de terceira classe eram destinados “aos *pés descalços*, negros e negras, imigrantes pobres, caboclos e outros que têm acesso restrito ao mais revolucionário meio de transporte da época” (SILVA, 2015, p. 25).

No próximo tópico, vamos investigar sobre a antiga Avenida Raul Soares, que foi uma área de influência da Estação ferroviária da Leopoldina no núcleo urbano em Juiz de Fora.

A Avenida Raul Soares

A formação inicial do aglomerado residencial da antiga Avenida Raul Soares é da década de 1910. Era um pequeno núcleo com três casas entre a Estação da Leopoldina e o rio Paraibuna. Segundo Angélica Moreira Costa, a formação desse aglomerado pode ser observada em fotos anteriores ao ano de 1919 (COSTA, 2013, p. 93).

Com o passar do tempo o número de construções aumentou no local. Surgiram barracos, casas de aluguel de quarto, dormitórios, cortiços e prostíbulos. Esse pequeno conjunto era “malvisto” pela sociedade e foi alvo de ações policiais (COSTA, 2013). Pode-se ter uma pequena noção de como era vista pela sociedade juiz forana o ambiente vivido em localidades vizinhas à linha férrea, incluindo aí a da antiga Avenida Raul Soares, como é traduzido por Pedro Nava:

A Rua Halfeld desce como um rio, do morro do Imperador, e vai desaguar na Praça da Estação. (...). Já a margem esquerda da Rua Halfeld marcava o começo de uma cidade mais alegre, mais livre, mais despreocupada e mais revolucionária. O Juiz de Fora projetado no trecho da Rua Direita era, por força do que continha, naturalmente oposto e inconscientemente rebelde ao Alto dos Passos. Nele estavam o Parque Halfeld e o Largo do Riachuelo, onde a escuridão noturna e a solidão favorecia a pouca vergonha. Esta era mais desoladora ainda nas vizinhanças da linha férrea (NAVA, 1983, p. 20-21).

Logo, observa-se que com a implantação da ferrovia em Juiz de Fora se constrói sociabilidades, imaginários e costumes diferentes. Nava destaca que há um grupo social

mais conservador, ainda ligado aos ideais e costumes da Juiz de Fora antes das estradas de ferro, com uma vida acostuada e imposta com as regras políticas e sociais por esses grupos, com a mobilidade através de cavalos e caminhadas a pé. Com a malha ferroviária aumentou o número de pessoas, mercadorias e informações circulando na cidade e com maior rapidez também. Mesmo sendo a ferrovia de grande interesse para os grandes proprietários de fazendas de café, por conta do transporte do produto produzido para a exportação, a ferrovia também trouxe uma nova sociabilidade, novos costumes e hábitos que podiam desagradar os mesmos.

A seguir tem-se a foto da Avenida Raul Soares com seu conjunto de casas a partir do ângulo do Rio Paraibuna. No número 1 observa-se a Estação da Leopoldina, logo à sua esquerda nota-se o aglomerado de construções pertencente à Avenida Raul Soares. No canto inferior à esquerda está a ponte Arthur Bernardes e o prolongamento da Rua Halfeld.



Figura 2: Avenida Raul Soares, em 1950. Fonte: Angélica Moreira Costa, 2013, p. 96.

Angélica Moreira Costa (2013) encontrou documentos que demonstram que por algumas vezes os estabelecimentos denominados dormitórios tiveram o funcionamento suspenso por “representação do Senhor Delegado de Costume, Menores e Assistência Social”. O Decreto do Executivo 00591, de 1964, suspendeu o funcionamento do “Dormitório Central”, e o Decreto do Executivo 00821, de 1968, suspendeu o funcionamento do “Dormitório Leopoldina” e “Dormitório Brasil”.



Figura 3: Dormitório Leopoldina, em junho de 1965. Fonte: Maria do Resguardo - Imagens Antigas de juiz de Fora. Disponível em: <https://www.mariadoresguardo.com.br/2014/06/local-em-junho-de-1965-foto-autoria.html>. Acesso em: 28 fev. 2024.

A área desse núcleo de edificações foi decretada como local de utilidade pública em 1962 para permitir a conclusão das obras de regularização do rio Paraibuna. Posteriormente, os terrenos foram desapropriados pela Prefeitura de Juiz de Fora e parte dessa área foi usada para a implantação da Avenida Brasil. A outra parte da área foi doada ao Diretório Central dos Estudantes da Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF). Havia a condição de que a sede deveria ser construída em dois anos a partir da data de doação, sob pena do local ser revertido à Prefeitura, caso não fosse atendida. A condição não foi cumprida e, em 18 de novembro de 1976, a Prefeitura de Juiz de Fora doa o terreno à Fundação Machado Sobrinho. A Fundação poderia vender o imóvel, desde que o dinheiro da venda resultasse na aquisição de uma área para a edificação da Universidade do Trabalho. Essa parte do terreno da Avenida Raul Soares foi vendida à Solar Empreendimentos Ltda e então foi erguido um prédio comercial de dois pavimentos (COSTA, 2013, p. 93-94).

Portanto, a Avenida Raul Soares era uma área de influência da ferrovia e não é lembrada na memória do Museu Ferroviário de Juiz de Fora. É uma região que perdeu totalmente a referência da sua utilização em relação ao passado com a ferrovia e quando se fala em termos de memória no entorno das estações, apenas a Praça Dr. João Penido (Praça da Estação) é mencionada. Temos que destacar que na Praça da Estação há edifícios relacionados com a memória da elite de Juiz de Fora (SOUZA, 2020, p. 270).

Em 1969, é observada a demolição do casario da Avenida Raul Soares, na esquina com a rua Halfeld, para implantação da Avenida Brasil.



Figura 4: Demolição dos casarões na Avenida Raul Soares, em 1969. Fonte: Maria do Resguardo - Imagens Antigas de juiz de Fora. Disponível em: <https://www.mariadoresguardo.com.br/2012/01/avenida-raul-soares-demolicao-de-seus.html>. Acesso em: 28 fev. 2024.



Figura 5: Demolição dos casarões na Avenida Raul Soares, em 1969. Fonte: Maria do Resguardo - Imagens Antigas de juiz de Fora. Disponível em: <https://www.mariadoresguardo.com.br/2012/01/avenida-raul-soares-demolicao-de-seus.html>. Acesso em: 28 fev. 2024.

Em 1973, pode-se ver os trabalhos de terraplanagem na Avenida Raul Soares, na área onde havia as construções. Na figura 6 observam-se no canto inferior à esquerda os trilhos da Estrada de Ferro Central do Brasil.



Figura 6: Trabalhos de terraplanagem, em fevereiro de 1973. Fonte: Mauricio Resgatando o Passado - A história de Juiz de Fora. Disponível em: <http://mauricioresgatandoopassado.blogspot.com/2016/02/avenida-brasil-1-fotos.html>. Acesso em: 28 fev. 2024.

O desenvolvimento do decorrer do tempo fez com que a antiga Avenida Raul Soares fosse descaracterizada totalmente, a ponto de não ter nenhuma marca física que lembre a existência do uso ferroviário. A FUNALFA e o Museu Ferroviário de Juiz de Fora não fazem nenhum trabalho de resgate da memória desse local e muito menos qualquer análise sobre as intervenções, os impactos e as transformações que a região sofreu.

Na figura 7, pode-se observar a área após a implantação da Avenida Brasil. Na foto, pode-se ver em primeiro plano o Rio Paraibuna, a Avenida Brasil e a área vazia das construções demolidas da Avenida Raul Soares. Destacam-se na foto a Estação da Estrada de Ferro Central do Brasil ao fundo, o muro de proteção dos trilhos e, no canto à direita está a Estação da Leopoldina.

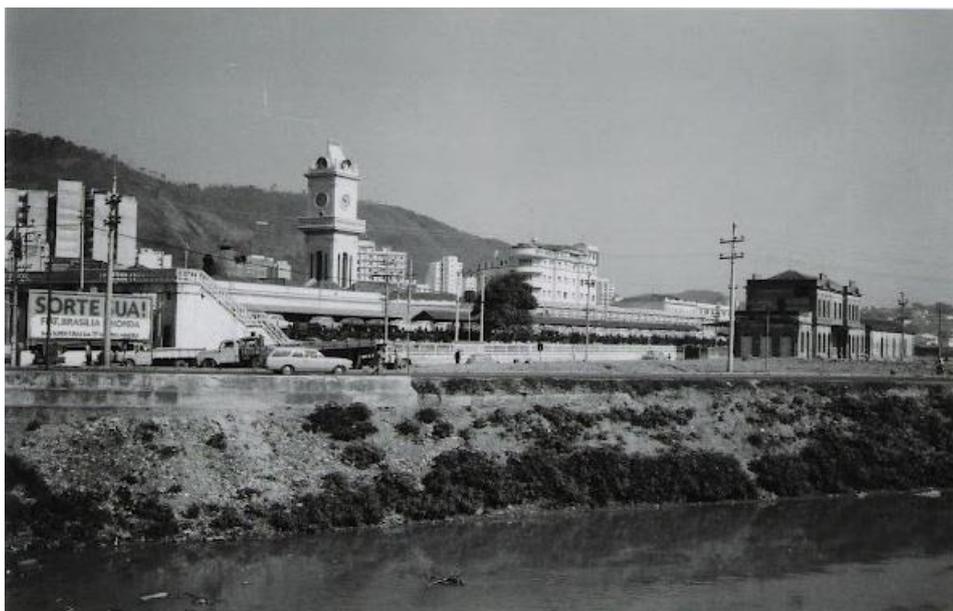


Figura 7: Antiga Avenida Raul Soares, em agosto de 1977. Fonte: Acervo José Leite. Mauricio Resgatando o Passado - A história de Juiz de Fora. Disponível em: <http://mauricioresgatandoopassado.blogspot.com/2016/02/avenida-brasil-1-fotos.html>. Acesso em: 28/02/2024.

Segundo Costa, a Avenida Raul Soares era o principal acesso para a estação da Leopoldina e o seu pátio de manobras. As intervenções nessa região fizeram com que a avenida fosse totalmente descaracterizada, deixou de ter a função de acesso à estação e tornou-se apenas uma via com um ponto de ônibus. No local onde localizava o conjunto de casas, uma parte virou a Avenida Brasil e na outra foi construído um edifício comercial. Não existe no lugar nenhuma placa com informação sobre o uso da rua no passado, de que era acesso para a estação ferroviária. (COSTA, 2013).

Na figura 8, pode-se observar a vista atual da localidade. À direita se vê a Avenida Brasil, no centro da foto nota-se o prédio comercial, à esquerda está a antiga rua de acesso a Estação da Leopoldina (antiga Avenida Raul Soares). Ao fundo, o leitor pode ver o edifício com 10 pavimentos onde foi instalada a Superintendência Regional de Juiz de Fora (SR3) - Rede Ferroviária Federal (RFFSA), onde atualmente está a Prefeitura de Juiz de Fora.



Figura 8: Vista atual da antiga Avenida Raul Soares. Fonte: Vivareal. Disponível em: <https://www.vivareal.com.br/imovel/ponto-comercial-poco-rico-bairros-juiz-de-fora-40m2-aluguel-RS990-id-2569547311/>. Acesso em: 28 fev. 2024.

As fotos revelam uma memória excluída, que quer ser esquecida pela memória oficial do Museu Ferroviário de Juiz de Fora. A “memória coletiva”, conforme Halbwachs (2005) não é uma coisa, como substância, como automaticamente produzida pela sociedade da qual diz respeito, e sim, como algo que é construído intencionalmente. Nesse momento tivemos a intenção de trazer a memória sobre a antiga Avenida Raul Soares.

Esse esquecimento oficial da memória do lugar é intencional, porque ela apresenta uma face da sociabilidade que existia que era e ainda é “malvista” pela sociedade (SOUZA, 2020).

A construção da memória no Museu Ferroviário de Juiz de Fora tem a intenção de ocultar os cortiços e os prostíbulos da Avenida Raul Soares para a narrativa, pois essa lembrança ainda é um tabu. Conforme a definição de Halbwachs, a “memória coletiva” fundamenta e reforça o sentimento de pertencimento e as fronteiras socioculturais, ou seja, define ao mesmo tempo o que é comum a um grupo e demarca aquilo que o distingue dos outros. No entanto, Pollak (1989) coloca que esta análise de Halbwachs se torna problemática na medida em que dá ênfase à duração, à continuidade e à estabilidade.

Francisco Régis Ramos argumenta sobre a questão de como o museu deve tratar a sua memória e afirma o seguinte: “Tratar a cultura em sua constituição conflituosa, dialogar com o passado, não para sentir saudade ou tentar salvá-lo do esquecimento,

mas para interpretá-lo como fonte de conhecimento a respeito das nossas idas e vindas nos mapas das temporalidades” (RAMOS, 2004, p. 81).

Ainda persiste na memória do Museu Ferroviário de Juiz de Fora a ideia de homenagem aos ferroviários não tocando em temas conflituosos. É selecionada apenas a memória de momentos gloriosos, bem-vistos pela sociedade, que não geram algum desconforto ou controvérsia. O MFJF tem o desafio de dialogar com o passado para mostrar a condição conflituosa que existe na construção da ferrovia, no seu funcionamento ao longo da história, com processos diversos de modos de viver, de olhar, de sentir, de pertencer (SOUZA, 2020).

A narrativa do Museu Ferroviário de Juiz de Fora apresenta de maneira preponderante uma memória de elite sobre a ferrovia e a cidade. O discurso do Museu que é elaborada pela FUNALFA/Prefeitura de Juiz de Fora se desenvolve em convergência com a perspectiva romantizada do progresso e da ferrovia trazidas pelo Núcleo Histórico Ferroviário/ PRESERFE. A memória do MFJF também apresenta uma memória de resistência que é ligada ao ser ferroviário como o orgulho do trabalho, o saber-fazer, o conhecimento técnico do ferroviário, mas também as condições precárias para os trabalhadores nas construções/manutenções da ferrovia. Entretanto, nos painéis de parede, catálogo e na maioria dos eventos no Museu prevalece uma memória da elite da história ferroviária.

Este marco sobre a antiga Avenida Raul Soares ressignifica toda a área ferroviária que já é tombada em níveis municipal e estadual. Também tem o potencial de acrescentar diálogos e reflexões sobre a vivência nessas áreas. No Museu Ferroviário de Juiz de Fora tem uma parcela dos catálogos que é dedicado sobre a Praça da Estação (área de influência da Estação da Central do Brasil) e não tem nada relacionado à área de influência da Estação da Leopoldina.

É necessária uma reflexão, com análises críticas sobre o patrimônio ferroviário. Ao mesmo tempo em que a ferrovia gerava empregos, oportunidades de negócios, crescimento das fábricas, melhores opções de transporte para pessoas e mercadorias, também gerou a demanda em que pessoas com menor poder aquisitivo tiveram que mudar de suas antigas habitações por causa da nova configuração urbana que o transporte ferroviário ajudou a construir. Não são trazidos à cena das estações da Leopoldina ou da Central do Brasil, os vendedores ambulantes, os engraxates, além de outros serviços informais que aconchegou nas estações ou em lugares próximos (SOUZA, 2020, p. 272).

Diante desse contexto, a narrativa de prosperidade industrial, comercial, econômica e cultural de Juiz de Fora é um cenário que diz respeito à alguns segmentos, especialmente a elite da cidade. Essa narrativa de prosperidade e progresso reverbera nas ações, no reconhecimento, nas leituras e nas dinâmicas das memórias e do patrimônio cultural, comandadas pela FUNALFA. O patrimônio dentro do âmbito ferroviário não é usado para debater e refletir sobre práticas segregacionistas e da existência constante de desigualdades sociais na cidade. Conforme Rojane de Souza destaca:

Os discursos de crescimento econômico para a população da cidade são disfarçados em nome do enriquecimento de alguns setores privados da cidade. As soluções não são tão simples de serem encontradas, mas, é preciso ter mais diálogos e políticas públicas que atendem aos setores menos favorecidos da população em termos financeiros, educacionais e de acesso à cidadania (SOUZA, 2020. p. 82).

Considerações finais

Buscou-se neste artigo repensar e ressignificar o patrimônio edificado no centro urbano de Juiz de Fora relacionado com a ferrovia e seu legado imaterial para além da memória da elite local. Argumenta-se que o capitalismo mundial, nacional e regional gerou desigualdades entre as classes sociais. Assim, dessa forma, trouxemos reflexões e uma perspectiva de memória não romântica sobre a ferrovia e sobre a cidade de Juiz de Fora, compreendendo questões e problemáticas sobre o patrimônio ferroviário, o mito do progresso e do crescimento econômico atrelados a esse patrimônio.

A memória da antiga Avenida Raul Soares não representa os grandes empreendimentos, com as residências de industriais, fábricas, construções burguesas, casarões dos barões de café, que estão ligados a uma memória da elite da cidade. Relembrar a antiga Avenida Raul Soares não apresenta um passado confortável e uma época exclusiva de luxo e riqueza e que transmite ao expectador uma visão romantizada da cidade capitalista. É exatamente, ao contrário, apresenta uma memória da cidade desigual e a luta de homens e mulheres pobres em busca de sua inserção na sociedade.

Houve o empenho neste artigo de trazer uma ressignificação do passado, no qual o patrimônio da região ferroviária na cidade também signifique lembrar e debater sobre as habitações proletárias, indivíduos de baixa renda que viviam nos cortiços, trabalhadores e trabalhadoras sem acesso pleno à cidadania. A memória relacionada ao patrimônio ferroviário pode também fornecer suportes para compreender as

desigualdades no passado e no presente, na cidade de Juiz de Fora, na Zona da Mata Mineira, em Minas Gerais, no Brasil e na América Latina.

Referências Bibliográficas

AZEVEDO, Nilo Lima de; JABOUR JÚNIOR, Wilson Coury. *Reflexões e Olhares. O Patrimônio Cultural de Juiz de Fora*. Juiz de Fora: FUNALFA, 2012.

BARBOSA, Bárbara Lopes. *Patrimônio, planejamento e produção do espaço urbano: o caso da transferência de potencial construtivo em Juiz de Fora - MG*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Salvador: Universidade Federal da Bahia, 2015. Disponível em: https://ppgau.ufba.br/sites/ppgau.ufba.br/files/barbara_lopes.pdf. Acesso em: 28 fev. 2024.

BATISTA, Caio da Silva. *A dinâmica da escravidão urbana no interior do Sudeste do Brasil: cotidiano, senhores e alforrias, Juiz de Fora 1831-1888*. Tese (Doutorado em História). Universidade Federal de Juiz de Fora, 2019. Disponível em: <https://repositorio.ufjf.br/jspui/handle/ufjf/11673>. Acesso em: 28 fev. 2024.

CAMPOS, Helena Guimarães. 150 anos da Estrada de Ferro Central do Brasil (1858-2008). *Boletim Mineiro de História*, 12 mar. 2008. Disponível em: <http://boletimmineirodehistoria.blogspot.com/2008/03/nmero-130.html>. Acesso em: 14 ago. 2019.

COSTA, Angelica Moreira. *Evolução do complexo ferroviário urbano central e seu entorno na cidade de Juiz de Fora*. Dissertação (Mestrado em Ambiente Construído). Universidade Federal de Juiz de Fora. 2013. Disponível em: <https://repositorio.ufjf.br/jspui/bitstream/ufjf/1001/1/angelicamoreiracosta.pdf>. Acesso em: 28 fev. 2024.

FUNALFA. Fundação Cultural Alfredo Ferreira Lage. Disponível em: http://www.pjf.mg.gov.br/administracao_indireta/funalfa/index.php. Acesso em: 28 fev. 2024.

GENOVEZ, Patrícia Falco. Núcleo Histórico e Arquitetônico da Praça Dr. João Penido. In: *Coleção História e Arquitetura de Juiz de Fora - Clio Edições Eletrônicas - UFJF*. Juiz de Fora, 1998.

GIROLETTI, Domingos. O processo de industrialização de Juiz de Fora (1850-1930). *Fundação João Pinheiro: análise e conjuntura*: 10 (3): 144-202, mar. 1980.

GUIMARÃES, Elione Silva. *Múltiplos viveres de afrodescendentes na escravidão e no pós-emancipação: família, trabalho, terra e conflito (Juiz de Fora – MG, 1828-1928)*. São Paulo: Annablume, 2006.

HALBWACHS, Maurice. A memória coletiva e a memória individual. In: _____. *A memória coletiva*. São Paulo: Editora Centauro, 2005.

LEAL, Victor Nunes. *Coronelismo, Enxada e Voto: o município e o regime representativo no Brasil*. 4ª Edição. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

MONACHESI, Manoel Marcos. Memória Ferroviária. Conheça a história da Estrada de Ferro Juiz de Fora-Piau. *AENFER - Órgão de Divulgação da Associação de Engenheiros Ferroviários*. Disponível em: <http://www.ferrovias.com.br/portal/memoria-ferroviaria-2/>. Acesso em: 17 mai. 2020.

MOREIRA, Ruy. *Sociedade e Espaço Geográfico no Brasil: constituição e problemas de relação*. São Paulo: Contexto, 2011.

NAVA, Pedro. *Baú de Ossos. Memórias I*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 6ª edição, 1983.

OLIVEIRA, Fábio Augusto Machado Soares de. *A luta antiescravista em Juiz de Fora, Minas Gerais: sociabilidades, justiça e trajetórias (1868-1888)*. Tese (Doutorado em História). Universidade Federal de Juiz de Fora, 2020. Disponível em: <https://www2.ufjf.br/ppghistoria/wp-content/uploads/sites/157/2021/03/A-luta-antiescravista-em-Juiz-de-Fora-%E2%80%93-Minas-Gerais-sociabilidades-justi%C3%A7a-e-trajet%C3%B3rias-1868-1888.pdf>. Acesso em: 28 fev. 2024.

PASSAGLIA, Luis Alberto do Prado. *A Preservação do Patrimônio Histórico de Juiz de Fora. Medidas iniciais*. Instituto de Pesquisa e Planejamento, Prefeitura de Juiz de Fora, MG. Juiz de Fora, 1983.

PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de linha: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina*. Tese (Doutorado em História). Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2000. Disponível em: <https://silo.tips/download/dilma-andrade-de-paula>. Acesso em: 18 dez. 2022.

PIRES, Anderson José. *Café, finanças e bancos: uma análise do sistema financeiro da Zona da Mata de Minas Gerais, 1889/1930*. Tese (Doutorado em História). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2004. Disponível em: <https://teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8137/tde-02032006-172255/publico/Tese.pdf>. Acesso em: 28 fev. 2024.

POLLAK, Michael. Memória, Esquecimento, Silêncio. In: *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, vol. 2, n. 3, 1989.

PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil contemporâneo*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

RABELLO, Rafaella Prata. *A Juiz de Fora que habita na memória: uma cartografia sentimental da cidade na fanpage “Maria do Resguardo”*. Dissertação (Mestrado em Comunicação Social). Universidade Federal de Juiz de Fora, 2015. Disponível em: <https://repositorio.ufjf.br/jspui/bitstream/ufjf/165/1/rafaellapratarabello.pdf>. Acesso em: 28 fev. 2024.

RAMOS, Francisco Régis. *A danação do objeto: o museu no ensino de História*. Chapecó: Argos, 2004.

SILVA, Régis Francisco Rafael. *Benfica: subúrbio ferroviário, industrial, militar e operário*. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Federal Fluminense, 2015. Disponível em: <https://www2.ufjf.br/latur/wp-content/uploads/sites/635/2014/11/BENFICA-sub%C3%BArbio-ferrovi%C3%A1rio-industrial-militar-e-oper%C3%A1rio.pdf>. Acesso em: 28 fev. 2024.

SINGULANE, Dalila Varela. *A valsa de águas-vivas: racismo e patrimônio cultural em Juiz de Fora, Minas Gerais*. Dissertação de Mestrado. Instituto de Ciências Humanas. Programa de Pós-graduação em História. Universidade Federal de Juiz de Fora. Juiz de Fora: 2021.

SOUZA, Rojane de. *O diálogo e o trem: um estudo sobre a memória do Museu Ferroviário de Juiz de Fora*. Dissertação (Mestrado em Patrimônio Cultural, Paisagens e Cidadania). Viçosa: Universidade Federal de Viçosa, 2020. Disponível em: <https://www.locus.ufv.br/handle/123456789/28684>. Acesso em: 28 fev. 2024.

TOMICH, Dale W. *Pelo Prisma da Escravidão. Trabalho, Capital e Economia Mundial*. Trad.: Antonio de Pádua Danesi. São Paulo: Editora da USP, 2011.

Fontes

MARIA DO RESGUARDO - Imagens Antigas de Juiz de Fora. Disponível em: <https://www.mariadoresguardo.com.br/>. Acesso em: 28 fev. 2024

MAURICIO RESGATANDO O PASSADO - A história de Juiz de Fora. Disponível em: <http://mauricioresgatandoopassado.blogspot.com/>. Acesso em: 28 fev. 2024.