

## Patrimônio cultural ferroviário em Belo Horizonte: preservação, abandono e ressignificação na *vasta colmeia humana*

Railway cultural heritage in Belo Horizonte: preservation,  
abandonment and resignification in the *vast human hive*

**Pablo Lima**

Doutor em História

Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG)

plolima@ufmg.br

**Recebido:** 10/06/2025

**Aprovado:** 14/08/2025

**Resumo:** Análise sobre a história do patrimônio cultural ferroviário em Belo Horizonte em duas temporalidades: o período de construção e crescimento inicial da cidade, quando a ferrovia ocupava um lugar central na dinâmica urbana cotidiana, evidenciada em fontes textuais oficiais, literárias e jornalísticas, iconográficas, cartográficas e arqueológicas produzidas entre 1895 e 1935; e o período de decadência do transporte ferroviário, entre 1975 e 2005, marcado pela atribuição do conceito de patrimônio cultural ao conjunto de bens móveis e imóveis ligados à ferrovia na cidade. Nessa última temporalidade, o patrimônio ferroviário belo-horizontino encontrava-se em diferentes situações, com casos de políticas de preservação, outros de ressignificação e, ainda, casos de abandono revelados pela pesquisa em fontes jornalísticas e fotográficas do período. A análise das fontes é realizada em uma perspectiva metodológica da História cultural, buscando compreender o sentido dos fenômenos para sujeitos históricos que os vivenciaram. Assim, conclui-se que a ferrovia atravessou a história de Belo Horizonte partindo de uma marca da modernidade, no final do século XIX, atravessando as crises políticas, econômicas e sociais do século XX, e chegando ao século XXI como símbolo de um tempo passado.

**Palavras-chave:** ferrovia; patrimônio cultural; Belo Horizonte.

**Abstract:** Analysis of the history of railway cultural heritage in Belo Horizonte in two temporalities: the period of construction and initial growth of the city, when the railway occupied a central place in everyday urban dynamics, evidenced in official, literary and journalistic, iconographic and cartographic textual sources and archaeological works produced between 1895 and 1935; and the period of decline of railway transport, between 1975 and 2005, marked by the attribution of the concept of cultural heritage to the set of movable and immovable assets linked to the railway in the city. In this last temporality, Belo Horizonte's railway heritage found itself in different situations, with cases of preservation policies, others of resignification and also cases of abandonment, revealed by research into journalistic and photographic sources from the period. The analysis of the sources is carried out from a methodological perspective of cultural history, seeking to understand the meaning of the

phenomena for historical subjects who experienced them. Thus, it is concluded that the railway crossed the history of Belo Horizonte starting from a mark of modernity, at the end of the 19th century, going through the political, economic and social crises of the 20th century, and reaching the 21st century as a symbol of a past time.

**Keywords:** Railway; cultural heritage; Belo Horizonte.

### Introdução

A proclamação da República, em 1889, inspirou uma onda de mudanças simbólicas e concretas pelo país, em diversos aspectos da vida social. Em Minas Gerais, a população de uma pequena vila decidiu mudar seu nome em 1890 de *Arraial do Curral Del Rei* — explicitamente ligado ao período colonial e monárquico — para o poético *Belo Horizonte*, revelando o anseio por um futuro auspicioso. Pouco depois, em 17 de dezembro de 1894, o parlamento estadual mineiro aprovou a construção de uma nova capital em substituição a Ouro Preto. Após estudos, o local escolhido foi Belo Horizonte (PASSOS, 2009, p. 39). A *Cidade de Minas*, como deveria ser chamada, foi inaugurada pelo governo do estado aos 12 de dezembro de 1897. Mas o nome não foi apropriado pela população e a capital passou a ser oficialmente chamada de Belo Horizonte em 1901. Essas datas — 17/12/1894 e 12/12/1897 — ainda estão estampadas na atual bandeira municipal, estabelecendo marcos cronológicos oficiais para o que seria o período de construção da cidade e o início de sua história moderna.

Para o transporte de materiais e pessoal para a construção da nova capital, fez-se necessária a construção de um ramal ferroviário entre a Estação de General Carneiro, município de Sabará, na Companhia de Estrada de Ferro Central do Brasil (CEFCB), e a Estação Minas, posteriormente nomeada de Estação Ferroviária de Belo Horizonte, atual sede do Museu de Artes e Ofícios. Sua inauguração deu-se mais de dois anos antes da cidade, aos 7 de setembro de 1895. O rolar dos trens pelos trilhos da malha ferroviária belo-horizontina, transportando passageiros e mercadorias, marcou uma mudança significativa na sociabilidade daquela comunidade camponesa tradicional. Por decisão político-administrativa do governo, o território do antigo arraial foi transformado em metrópole do estado mais populoso da recente República dos Estados Unidos do Brasil. Ao ser inaugurada, a cidade estava muito longe de ser a realização do plano original da Comissão Construtora da Nova Capital (CCNC), de 1895. O que se inaugurava era uma pequena parte do plano, trechos das novas avenidas e

ruas, alguns prédios públicos suficientes para receber a transferência do governo. A construção da cidade planejada continuou ainda durante décadas.

A historiografia ferroviária é um campo consolidado no Brasil, composta por diversas pesquisas acadêmicas com diferentes enfoques, produzidas principalmente a partir da década de 1970. Pesquisas no campo da história cultural permitem afirmar que do final do século XIX até a década de 1930, o transporte ferroviário era sinônimo de modernidade e desenvolvimento sócio-econômico (CORREA; OLIVEIRA, 2018, p. 157). Neste período, Belo Horizonte cresceu em um ritmo acelerado, tendo a ferrovia como principal meio de transporte. A partir da década de 1950, com o advento do transporte rodoviário, o sistema ferroviário nacional foi estatizado e entrou em um período de decadência. A Ditadura Militar (1964-1985) aprofundou um projeto de transportes marcado pela expansão rodoviária e sucateamento da infra-estrutura ferroviária.

A partir da década de 1970, a ferrovia passa a ter distintos significados em Belo Horizonte: por um lado, fica evidente o abandono e depredação de edificações, como a Estação da Gameleira, além de maquinário; por outro lado, esta mesma situação problemática suscita a mobilização política em torno do conceito de patrimônio cultural ferroviário e começam a surgir tanto projetos de preservação neste sentido, como o Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (Preserfe), em 1980 (MATOS, 2019, p. 89), quanto projetos de ressignificação desse patrimônio, como a implantação do Museu de Artes e Ofícios no edifício original da Estação Ferroviária de Belo Horizonte, em 2005. Além disso, Belo Horizonte conta ainda hoje com uma das poucas linhas ferroviárias comerciais de transporte de passageiros do país, com trens diários entre a Praça da Estação e Cariacica, no litoral do Espírito Santo.

Este artigo tem como objetivo analisar a história do patrimônio cultural ferroviário em Belo Horizonte em duas temporalidades: o período de construção e crescimento inicial da cidade, quando a ferrovia ocupava um lugar central na dinâmica urbana cotidiana, lugar esse evidenciado em fontes textuais oficiais, literárias e jornalísticas, iconográficas, cartográficas e arqueológicas produzidas entre 1895 e 1935; e o período de decadência do transporte ferroviário, entre 1975 e 2005, marcado pela atribuição do conceito de patrimônio cultural ao conjunto de bens móveis e imóveis ligados à ferrovia na cidade. Nessa última temporalidade, o patrimônio ferroviário belo-horizontino encontrava-se em diferentes situações, com casos de políticas de preservação, ressignificação e abandono, revelados pela pesquisa em fontes jornalísticas e fotográficas do período. A análise das fontes é realizada em uma

perspectiva metodológica da História cultural, buscando compreender o sentido dos fenômenos para sujeitos históricos que os vivenciaram.

### **A ferrovia na construção da nova capital mineira**

Aqui neste planalto sertanejo de Minas Geraes, sob o céu escampo de nuvens claras, citando o horizonte formoso e intermino, serranias longinquas e alterosas, diluidas na luz de ouro de um sol de fogo, palpita e vive uma cidade em formação enxame em preparo para uma vasta colmeia humana, dentro de poucos annos.(SENNA, 1909, p. 250)

Desde 1825, ano da inauguração da primeira locomotiva ferroviária a vapor do mundo, na Inglaterra, o conhecimento relativo à engenharia ferroviária era acessível a indivíduos brasileiros das classes altas, senhores de terras e escravos, com trânsito pela Europa ocidental. Em 1835, o governo regencial abriu a primeira concessão para a construção de uma ferrovia no país, o que de fato ocorreu apenas duas décadas depois, em 1854. Quinze anos mais tarde, os trilhos chegaram ao território mineiro em 1869, na Zona da Mata, pelos trilhos da Companhia de Estrada de Ferro Dom Pedro II (CEFPII) e alcançaram Ouro Preto, então capital da província, em 1888. Com a implantação do regime republicano, a modernização da sociedade, incluindo os meios de transporte, constituía o projeto da elite política, composta por bacharéis com um pé na casa grande e outro na academia ou em alguma secretaria de Estado.

Em Minas Gerais, a modernização foi corporificada no projeto audacioso de transferência da capital do estado de Ouro Preto para uma cidade moderna, a ser construída no território de Belo Horizonte. Em 1891, durante a primeira constituinte republicana mineira, o tema da mudança da capital veio à tona, dividindo os deputados entre favoráveis ao projeto (mudancistas), apoiados pelo poder executivo do estado, e contrários (antimudancistas). Um debate em torno dessa questão foi protagonizado por sujeitos que hoje dão nome a avenidas de Belo Horizonte. Silviano Brandão inicialmente era contrário à mudança da capital e apresentou seu argumento na sessão da assembléia constituinte mineira de 4 de maio de 1891. A questão deveria, para ele, ser abordada sob uma ótica republicana e, mais ainda, orçamentária. Em uma comparação com os Estados Unidos da América, Silviano Brandão apresentou o tom do discurso antimudancista:

(...) a República deve ser um governo modesto, económico, não precisando de monumentos para servirem de atestados à sua vaidade. Não acredito, como se tem dito, que o “atraso” de Minas provém de sua Capital, que é um obstáculo a todo o

desenvolvimento material e intelectual do Estado. Por ventura a grandeza e opulência dos Estados Unidos vêm de sua Capital? Ninguém o dirá. (...) edificar edifícios públicos não é edificar uma cidade, que, nada produzindo durante muitos anos há de pesar enormemente sobre o tesouro, que, depois não poderá abandoná-la tendo de suportar onerosíssimos encargos. (BRANDÃO *apud* ASSIS, 1997)

Mas Silviano Brandão e todos que apoiavam a permanência da capital em Ouro Preto enfrentaram a força do grupo dos mudancistas que passou a crescer entre lideranças políticas no debate público. Na sessão de 7 de junho de 1891, com opinião favorável à mudança da capital, Afonso Pena pronunciou-se à assembléia constituinte mineira, refutando a comparação com os Estados Unidos e propondo um outro modelo econômico para o Brasil, com forte participação do Estado em prol do desenvolvimento capitalista. Os capitalistas são, literalmente, definidos como a classe indispensável para a promoção das indústrias e da ferrovia:

As nossas condições sociais não são as mesmas da União Americana; ali há um espírito de iniciativa levado ao último ponto: ali o governo pouco ou nenhuma interferência tem no movimento econômico e progressivo da sociedade americana (...).

A iniciativa ali, como disse, tem tocado ao seu máximo desenvolvimento; mas nós, educados em um regime de centralização, em um regime de tutela, poderemos da noite para o dia desprezar os elementos que podem advir da ação governamental para proporcionar o progresso e engrandecimento do Estado? Certo que não.

Ora, passando-se a capital para outro lugar onde haja elementos naturais que falham na atual capital, sem dúvida alguma os elementos oficiais hão de produzir maiores resultados para o bem comum do Estado, impulsionando as indústrias, a viação férrea, a criação de estabelecimentos agrícolas, profissionais e outros que hão de repercutir por todas as zonas do Estado. (...)

Em países novos, como o Brasil, tudo quanto promover a reunião de capitais, proporcionar facilidades aos capitalistas, classe indispensável à promoção das indústrias, vias férreas e outros semelhantes melhoramentos, deve ser objeto de atenção dos poderes públicos, e não motivo para levantar adversidades, sem razão de ser. (PENA *apud* ASSIS, 1997)

Nessa discussão, os defensores da modernização idealizada e executada pelo Estado, como Afonso Pena, que acreditavam no papel do setor público em criar condições para o desenvolvimento do capitalismo no Brasil, acabaram prevalecendo. Em dezembro de 1893, o Congresso Mineiro, após estudos sobre a melhor localidade para tal fim, também repletos de polêmicas e rivalidades regionais, aprovou a mudança da capital do estado para o distrito sabaraense de Belo Horizonte, onde uma nova

cidade deveria ser inaugurada em quatro anos. Essa decisão fez com que os trilhos chegassem até a Praça Rui Barbosa, conhecida popularmente como Praça da Estação, no Centro de Belo Horizonte. Urbe projetada e inicialmente construída de acordo com o que era considerada a engenharia e arquitetura mais modernos à época, a cidade se ergueu iluminada pelas perspectivas sanitistas e urbanistas, portanto, racionalmente adequada à função de capital administrativa do estado. A nova capital, assim, foi construída em um momento de plena expansão da malha ferroviária nacional, no auge da era do trem no Brasil.

O estado de Minas Gerais foi o grande investidor no projeto de transferência da sua capital. A Comissão Construtora da Nova Capital (CCNC), instalada em 1894, foi composta por engenheiros sob a direção inicial de Aarão Reis e, após seu afastamento, de Francisco Bicalho. Desde esse momento de gênese da primeira cidade projetada com o objetivo de sediar uma sede político-administrativa de governo estadual no Brasil republicano, a cultura material ferroviária ocupa um lugar central na dinâmica urbana, presente nas edificações do Centro e ao longo dos trilhos, como estações, antigos armazéns e prédios das diferentes empresas ferroviárias que se sucederam na exploração da malha ferroviária da cidade.

Uma das primeiras medidas concretas da CCNC foi a realização de um projeto arquitetônico para a construção da Estação Central de Minas, projetada pelos arquitetos José de Magalhães e Edgard Coelho, em estilo normando-eclético. A estação foi inaugurada em 1898 como pórtico da nova capital. Para Aarão Reis, graças à ferrovia, Belo Horizonte poderia ser considerada uma cidade do século XX (REIS *apud* FÉRES, 2002, p. 194).

**Imagem 1:** Estação Central de Belo Horizonte em cartão-postal de 1912.



Fonte: CORNEJO; GERODETTI, 2005, p.34.

Em 1899 a CEFCB adquiriu do governo estadual o ramal de Belo Horizonte que foi expandido e integrado ao sistema ferroviário nacional. Até a década de 1920, a malha ferroviária do país chegou a cerca de 30.000 quilômetros. Este crescimento — e o próprio crescimento da cidade de Belo Horizonte, alimentado pela ferrovia — demandava uma ampliação dos espaços destinados à função de estação. Assim, em 1922 a Estação Central de Belo Horizonte passou por uma grande reforma e ampliação, com projeto do arquiteto Luiz Olivieri, ganhando sua forma atual. Além das estações de General Carneiro e Central, mais seis estações ferroviárias foram edificadas no município de Belo Horizonte até a década de 1930, entre elas a Estação da Gameleira e a Estação Carlos Prates.

A análise da sociedade a partir da cultura material deve considerar as dimensões sociais, políticas, econômicas e culturais envolvendo os processos de fabricação dos artefatos e demais vestígios arqueológicos. A matéria pode, assim, ser historicamente compreendida à luz da sociedade que a constrói, vivencia e destrói. E, como no caso do patrimônio ferroviário, da sociedade que a ela atribui o título de patrimônio cultural. Cabe buscar saber os motivos que levam certos elementos construídos por uma sociedade a serem compreendidos como patrimônio cultural, enquanto muitos outros não o são. No caso de Belo Horizonte, cabe lembrar que se trata da capital de um estado cuja população elaborou historicamente uma idiossincrasia identitária em torno da palavra trem. E, apesar

de ser este um vocábulo do português antigo — com o significado de seqüência de objetos ou idéias, mecanismos de máquinas diversas, bagagem, etc. — o trem, como palavra do dialeto regional mineiro, é entendido pelos mineiros como fruto de uma influência cultural dos trens-de-ferro, locomotivas ou marias-fumaças, que teriam instaurado “um novo tempo no espaço urbano em construção, marcado pela industrialização e pela técnica” (FÉRES, 2002, p. 195).

O advogado, professor e escritor mineiro Nelson de Senna, organizador do *Annuario Historico-Chorographico de Minas Geraes*, periódico em estilo de almanaque com seis edições de 1906 a 1918, mostrava-se admirado, na edição de 1909, com a possibilidade de a cidade de Belo Horizonte — que então não passava de uma “vila de novo tipo”, com largas avenidas para esparsos 25.000 habitantes — vir a se tornar uma “vasta colmeia humana”. A metáfora tem, pelo menos, dois sentidos. De um lado, faz referência ao trabalho, ao espírito industrioso que se buscava projetar à população. De outro, esta visão da sociedade como colmeia justifica realizações de urbanismo de grande impacto social, como a construção de todo um novo e imenso complexo para abrigar a burocracia estatal mineira. Pois uma colmeia é um organismo vivo composto por uma população de abelhas capazes de reagir a situações de transformações bruscas em seu habitat, desde a adaptação até a agressividade contra um agente externo. No caso da cidade, seus habitantes constroem cotidianamente uma sociedade muito mais complexa do que uma colmeia. Para Senna, no entanto, a população parecia ser apenas convidada a se adaptar como pudesse à construção da nova capital.

Esta passagem na obra de Senna pode contribuir para a reflexão sobre o regime de historicidade em curso nos momentos iniciais da construção de Belo Horizonte, que durou para muito além da data de sua inauguração e que ainda reflete na Praça da Estação. A noção de regime de historicidade é empregada por François Hartog para o campo do patrimônio, entendido como a maneira pela qual uma sociedade pensa não apenas sobre si mesma, mas também sobre sua memória e história, bem como seu futuro (HARTOG, 2006). O regime de historicidade encontra-se na relação entre passado-presente-futuro.

Belo Horizonte cumpriu a profecia de se transformar em uma grande cidade, aliás, bem maior do que seus projetistas esperavam. Estes, apesar de não poderem prever com exatidão o crescimento populacional da cidade, nem as mudanças demográficas do país como um todo, certamente possuíam uma percepção sobre a dimensão histórica de sua obra. Em outras palavras, os gestores da nova cidade

possuíam uma visão de futuro que embalava os seus projetos de modernização. Visão essa que podemos considerar, hoje, como uma memória acerca do futuro.

Na edição de 1909 do *Annuario de Minas Geraes*, Senna enalteceu a prodigiosidade da construção da “bella e moderna” Belo Horizonte. Fazendo referência aos E.U.A., afirmou que a cidade fora edificada “com rapidez e audácia *yankées*, dignas do nobre e enérgico povo Mineiro”. A nova cidade era considerada por todos os ilustres brasileiros e estrangeiros que a visitavam como um centro urbano de “belleza e plano sem igual, em terra sul-americana, Hygiene, polícia, architectura, salubridade, paisagem, arborisação, luz, espaço, conforto — tudo nella se encontra, abundantemente”. Escrevendo doze anos após a inauguração da cidade, Senna tinha como referência o relatório de Aarão Reis, elaborado em 1893 no bojo da escolha do local para a nova capital. Assim, registrou sua perspectiva em relação ao crescimento demográfico para a cidade. Para Senna, escrevendo em 1909, quando a cidade tinha cerca de 30 mil habitantes, o “bello amphitheatro” de 1.900 hectares no qual o município se localiza seria “bem sufficiente” para que a cidade comportasse, “no futuro, uma população de 190 mil habitantes.” (SENNA, 1909, p. 246-247). Este futuro não demorou muito a chegar. De acordo com o Censo de 1940, Belo Horizonte já contava com 211.377 habitantes (fonte: <https://sidra.ibge.gov.br/tabela/1287#resultado>, acesso em 21 mai. 2024.)

Percebe-se o peso do regime de historicidade sobre a construção da cidade por engenheiros, arquitetos e políticos da elite republicana que agiram no seu tempo para transformar a sociedade por meio da transformação do espaço rumo a uma metrópole moderna, industrial e urbana. A modernidade — o *progresso* — seria alcançada por meio da ação racional e mecanicista do Estado — a *ordem* — sendo Belo Horizonte um dos frutos desta ação.

O plano urbanístico elaborado em 1895 pela CCNC era obra do momento histórico de formação do novo regime republicano no Brasil. Após a presidência de dois marechais do exército — Deodoro da Fonseca e Floriano Peixoto —, o primeiro arranjo político em torno de um presidente civil, Prudente de Moraes, contava com uma grande influência política do estado de Minas Gerais, então o mais populoso e com a maior bancada no congresso federal. A antiga capital do estado, Ouro Preto, uma vila do período colonial, passou a ser alvo de um olhar crítico naquele momento de ordem republicana. Sua malha viária tortuosa, situada em local de topografia acidentada, com um casario que lembrava os tempos da subserviência a monarcas, era considerada pelos mudancistas como empecilho

para o exercício da função moderna de centro econômico e sócio-cultural do estado, para além de seu palco de decisões políticas.

A idéia de se mudar a capital cresceu entre os legisladores mineiros devido à própria dinâmica política regional. De acordo com o sociólogo Otávio Dulci, é possível afirmar que no início da República, Minas Gerais, apesar de ser o estado mais populoso, constituía um *mosaico* composto por regiões diferenciadas em termos sócio-econômicos, além de aspectos climáticos, topográficos, demográficos, étnicos e culturais. Essa discussão de Minas Gerais como "mosaico de regiões" foi formulada por anteriormente por John Wirth na obra *O fiel da balança: Minas Gerais na Federação Brasileira, 1889- 1937*, de 1982.

Cada região do estado estava mais ligada às suas cidades-pólo e mesmo às capitais de estados vizinhos, do que à capital Ouro Preto. A Zona da Mata, com Juiz de Fora como centro regional, era fortemente ligada ao estado do Rio de Janeiro e à capital federal. O Sul de Minas tinha São João Del Rei como cidade-pólo e era mais vinculado ao estado e cidade de São Paulo. O Leste de Minas tinha Teófilo Otoni como centro regional e era ligado ao Espírito Santo. O norte era centrado em Montes Claros e fortemente ligado à Bahia. Por fim, o Triângulo Mineiro tinha Uberaba como centro regional e era fortemente ligado aos estados de Goiás e São Paulo, além de contar até mesmo com um movimento político separatista que reivindicava a divisão de Minas Gerais e criação de um novo estado do Triângulo. Neste cenário desintegrado, o governo mineiro do início da República decidiu construir uma nova capital, sem uma ligação direta com o passado colonial e monárquico, com o objetivo de fortalecer o governo central e a integração econômica interna do estado (DULCI, 1999, p.32-34). Neste plano, a ferrovia teve um lugar central, com uma função técnica essencial para a viabilização da construção e reprodução material da nova capital.

### **Narrativas da transformação: de antigo arraial à nova capital**

Após a definição da localidade para a nova metrópole — a vila de Belo Horizonte, antigo Arraial do Curral Del Rei — o governo do estado colocou em execução uma obra faraônica: a demolição de uma vila colonial para a abertura de avenidas e ruas e a construção de uma série de prédios públicos e edificações residenciais, seguindo um plano urbanístico moderno. Esta demolição, no entanto, não apagou por completo as marcas do antigo arraial. O olhar da arqueologia histórica

pode contribuir para se re-analisar a relação entre o projeto da nova capital e a morfologia da antiga vila. Esta relação está ainda presente no traçado urbano do Centro de Belo Horizonte. A análise de uma sobreposição entre a planta-baixa da nova capital e o traçado do velho arraial permite a elaboração da hipótese de que a nova capital foi erguida, em um primeiro momento, *a partir* do antigo arraial.

Na análise da *Planta Cadastral do Extinto Arraial de Belo Horizonte Antigo Curral Del-Rei Comparada Com a Planta da Nova Capital no Espaço Abrangido por Aquele Arraial* é possível perceber uma clara relação entre o traçado do arraial e o da nova capital, principalmente uma coincidência entre algumas das principais ruas e largos do antigo arraial com avenidas, ruas e praças do projeto da nova capital (TEIXEIRA, 1999, p. 75). Coincidência, não no sentido de uma obra do acaso, mas no sentido de uma *co-incidência* geográfica: alguns espaços abertos do arraial foram mantidos no projeto da nova cidade e no seu processo de construção, por exigências da logística envolvida na construção da nova cidade. Observa-se na planta que o sentido das principais ruas do antigo arraial foi mantido pelo traçado da nova capital, sendo elas inicialmente vizinhas paralelas de novas e largas avenidas. Isso é perceptível na relação entre a velha Rua Marechal Deodoro, principal rua do antigo arraial, e a nova Avenida Afonso Pena, principal avenida da nova cidade; entre a velha Rua de Sabará e a nova Avenida Brasil; e entre a velha Rua do Capão e a nova Rua Alagoas. Todas elas correm paralelas.

Este mapa demonstra como a planta da nova capital não foi um mero xadrez aleatório, imaginado em função apenas de motivos ideológicos positivistas, sem relação com território a ser de fato ocupado e transformado. O traçado do antigo arraial foi, em grande medida, condicionante para o traçado na nova capital, com sua morfologia servindo de orientação espacial para os engenheiros da CCNC. Estes tiveram de lidar com questões sobre que seria mais prático e fácil para se realizar a construção da nova cidade, obra extraordinária e extremamente complexa, com data marcada para ser inaugurada. Por onde começar a abrir as avenidas e ruas? A partir de pontos aleatórios de um plano abstrato forçado sobre brejos, serras ou antigas edificações? Ou a partir das configuração real das ruas já existentes na vila, utilizando-as para a própria circulação de materiais necessários ao trabalho? Assim, mesmo que de maneira transitória, manteve-se uma relação entre o território do arraial com o da nova capital. Alguns largos foram mantidos e transformados em praças, como o largo da matriz de Boa Viagem. Além do vale do ribeirão Arrudas, por onde a ferrovia foi implantada, e ainda hoje está. Assim, ao contrário de uma ruptura abrupta entre o arraial e a nova cidade, ilusão criada pela história oficial,

é possível constatar como o traçado da nova capital ecoa o do antigo arraial, mesmo com estilos e dimensões abertamente díspares entre o velho e o novo.

Esta nova cidade nasceu acompanhada pela fabricação de sua memória, ainda durante o processo de edificação dos primeiros prédios e antes mesmo da inauguração oficial, em forma de plantas-baixas, discursos eufóricos e mesmo em livro de história: uma memória pré-fabricada. No início de 1897, o padre Francisco Martins Dias publicou seus *Traços Históricos e Descritivos de Bello Horizonte*, narrativa que criava uma memória histórica para o que então era o canteiro de obras da cidade sobre um arraial em demolição. Seu livro permite a análise sobre muitos episódios relacionados ao complexo processo de construção da nova capital, desde a definição do local, a formação da CCNC e o drama das desapropriações realizadas. Aspectos concernentes ao trem de ferro, ou mais precisamente, ao lugar e função da ferrovia, concreta e simbolicamente, para a construção e reprodução da nova capital, também permeiam o livro.

Segundo Dias, a cidade de Belo Horizonte foi literalmente construída a partir da estação ferroviária, por onde chegava todo o material importado para as edificações suntuosas dos órgãos de Estado, assim como os trabalhadores da construção da cidade e seus primeiros habitantes. Dias comenta sobre o segundo presidente da CCNC, Francisco Bicalho, que substituiu Aarão Reis em maio de 1895. Ele teria dirigido as obras em um momento crucial, correndo contra o relógio para que a cidade fosse inaugurada no prazo determinado por lei, 17 de dezembro de 1897. Neste momento, a ferrovia aparece na narrativa com a inauguração do ramal férreo entre Sabará e Belo Horizonte, em julho de 1895, representado como evento crucial para a viabilização da grande empreitada. Além deste ramal, Bicalho teria coordenado a implantação de uma “rede de viação ferrea urbana e suburbana, o que foi de incontestável vantagem, e, podemos dizer mais, - si não fôra assim, impossível seria a construção da cidade. O decreto da mudança teria sido suffocado por impossível de realizar-se.” (DIAS, 1897, p. 92)

**Imagem 2:** “Planta Cadastral do Extinto Arraial de Belo Horizonte, antigo Curral del-Rei comparada com planta da nova capital no espaço abrangido por aquele arraial”



Fonte: Museu Histórico Abílio Barreto.

Entre as peculiaridades de uma cidade planejada pela ação do Estado, está o modo pelo qual sua memória foi figurada e tratada pelos sujeitos que deram vida ao período de sua construção. Existem várias narrativas sobre o processo de construção da nova capital mineira, precedido pela destruição do antigo arraial. A própria obra de Dias coloca em evidência as dificuldades das famílias nativas que foram forçadas a deixar o local durante processo de construção por terem seus terrenos desapropriados. A visão ufanista do discurso político oficial contrasta com passagens das crônicas de Dias:

Era uma scena triste e commovedora essa da emigração da maioria dos habitantes para outras paragens mais reconditas e solitarias de seu querido Curral del-Rei! Quantas vezes tivemos que consolar com palavras de animação a alguns, que, afflictos, a nós se dirigiam pedindo-nos alguma orientação! Deus o sabe! (DIAS, 1897, p. 85)

Nesta narrativa fundadora da nova capital, a ferrovia tem lugar de destaque. Dias lembra que entre o fim de 1893 e a transição entre Aarão Reis e Francisco Bicalho na direção da CCNC, em maio de 1895, a construção ainda não contava com o auxílio da ferrovia. Em julho de 1895, o ramal de Belo Horizonte entrou funcionamento. Bicalho, preocupado com a execução das obras a tempo, negociou com a EFCB o transporte do material necessário para a construção da cidade. Dias narra o papel desta empresa de maneira crítica ao afirmar que o acordo firmado, se “não produziu brilhantes resultados, que eram de se esperar de outra parte que não a nossa *gloriosa* Central, ao menos obviou algumas dificuldades e adiantou muitos expedientes” (DIAS, 1897, p. 92). Mesmo que nas entrelinhas esteja uma imagem negativa da empresa ferroviária, o autor admitiu que a mesma teria *adiantado* o transporte do material para a nova cidade, construída com a utilização de muitas pedras encontradas na própria região de Belo Horizonte. Isso levava a outro problema para a CCNC: como transportar a produção das pedreiras para os principais centros de construção? Naquele momento, só havia um meio: a ferrovia. Segundo Dias,

Outra dificuldade que tinha a vencer o dr. Bicalho, era o modo de transporte de pedras das diversas pedreiras deste lugar, e de outros materiaes para os diferentes pontos, onde se diviam construir os principais edificios publicos, e tambem para os particulares. Para isso foi logo estabelecida uma rede de viação ferrea urbana e suburbana, o que foi de incontestavel vantagem, e, podemos dizer mais, - si não fôra assim, impossivel seria a construção da cidade. O decreto da mudança teria sido suffocado e impossivel de realizar-se. (DIAS, 1997, p. 92)

Nas descrições das festas de inauguração do ramal férreo e do início das obras de construção de Belo Horizonte, a locomotiva foi representada por Dias como “o possante cavallo do progresso, o mais bello invento dos tempos modernos”. Neste tom, descreveu a chegada do trem em Belo Horizonte, como o “gigante invento conductor do progresso e da civilização, bamboleando sobre suas pesadas rodetas”. E a modernidade implantada naquele pedaço de sertão mineiro foi chancelada pela “benção dos trilhos e da machina” (DIAS, 1897, p. 95-98)

Escrevendo seis meses antes da inauguração da cidade, Dias relatava que, nos últimos dois anos, o local havia “se metamorphoseado de tal modo, que surprehende e impressiona risonhamente a todos”. A cidade rapidamente se erguia e criava um ambiente moderno e, portanto, com uma dinâmica repleta de contradições. Em uma história pré-fabricada, porque escrita sobre um objeto em formação, Dias afirmava:

Bello Horizonte é hoje um constraste de velharias e novidades: ao pé de uma cafua de barro, coberta de capim ou zinco, eleva-se um edificio elegante e sólido; ao lado

de um edifício velho do Curral d'El Rei, surge um primoroso palacete da nova capital; — junto de uma estreita e pobre rua, formada de casas e choupanas de todos os tons e categorias, que attestam a modestia ou a pobreza dos antigos habitantes do Curral, estira-se, desafrontada, larga e extensa rua da nova cidade (DIAS, 1897, p. 105-106)

Atrás da praça da estação, do outro lado dos trilhos, em local mais elevado, foi construída a Rua Sapucaí. Sua construção exigiu a edificação de um muro de contenção de pedra que protege o pátio ferroviário e sustenta a rua, de onde se avista o Centro da cidade por cima dos prédios do Estação Ferroviária. Na topografia urbana de Belo Horizonte, a Rua Sapucaí é um dos locais que permite a mais ampla e panorâmica perspectiva da região centro-sul da cidade, composta pelos grandes edifícios do centro e pelo continuar da cidade, aos pés da Serra do Curral, escalando-a em diversos pontos.

A Rua Sapucaí corre paralela aos trilhos, a cerca de oito metros de altura em relação aos mesmos. Sua composição topográfica foi produzida por obras de terraplanagem no período da construção da cidade. A travessia de pedestres entre a Estação e essa rua é feita por dois túneis sob os trilhos, um deles situado atualmente dentro do Museu de Artes e Ofícios, e outro de acesso público, ao lado da Estação Central do Metrô de Belo Horizonte. Algumas edificações na Rua Sapucaí possuem, em suas fachadas, detalhes que revelam o momento de sua construção. Devido à sua altura, a rua é toda cercada ao lado dos trilhos, com uma abertura que permite acesso à praça, e outra abertura, que está atualmente fechada, que dava acesso à antiga Estação da Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM) até a década de 1930, quando foi criada a Rede Mineira de Viação (RMV). Por volta de 1935 o edifício foi reformado e ampliado, ganhando sua forma atual e um frontispício voltado para a Rua Sapucaí, literalmente carregado de simbolismo.

**Imagem 3:** Detalhe do frontispício da antiga edificação da Rede Mineira de Viação na Rua Sapucaí, no Centro de Belo Horizonte



Fonte: acervo do autor, 2006.

A obra é do final da primeira temporalidade analisada neste artigo, que pode ser considerada como o período da construção inicial da cidade. Foi produzida durante o governo do presidente Vargas e do governador Benedito Valadares, em Minas Gerais, ambos de caráter altamente modernizadores e marcados pela intervenção do Estado em todos os aspectos da vida social, como o setor dos transportes. Neste contexto, foi elaborado um painel que parece buscar uma conciliação entre ideologias em disputa no imaginário mineiro da época. Trata-se de uma alegoria da modernização, uma narrativa visual em alto relevo que sintetiza a relação da sociedade com a técnica e o transporte sobre trilhos. Na parte superior, um símbolo representa a ferrovia: uma roda com asas. Abaixo, quatro elementos dispostos na seguinte ordem, da esquerda para a direita: um martelo, uma roda dentada, um conjunto de ramos unidos por uma faixa, e uma foice. São símbolos polissêmicos, propositadamente unidos em uma estação ferroviária, lugar de grande trânsito de pessoas. Podem significar,

individualmente, o trabalho operário, o maquinário industrial, a produção agrícola e o trabalho no campo. Os dois elementos da esquerda referem-se à realidade urbana industrializada, enquanto os dois da direita remetem ao universo rural. Assim, a indústria e a agricultura, esferas produtivas, são os sustentáculos do transporte ferroviário.

Mas não podemos deixar de lembrar das ideologias políticas em franca ascensão nos anos 1930, que possuem uma simbologia composta pelos mesmos elementos dispostos. A foice e o martelo são os símbolos do comunismo e da União das Repúblicas Socialistas Soviéticas, em cuja bandeira vermelha também significam a união dos trabalhadores do campo e da indústria. A roda dentada foi apropriada tanto à esquerda, como à direita, e já à época era símbolo do *Rotary Club International*, histórica entidade da classe patronal, bem como de organizações operárias. Os fascis — feixes de varas unidos por uma corda, fazendo referência ao fascismo. A colocação, lado a lado, de símbolos das ideologias socialista, liberal e fascista parece um sinal de um momento em que as três percorriam o imaginário social. Na imagem, estes símbolos podem formar uma cooperação mútua, mas podem também estar competindo entre si em um debate político que, no caso, foi esculpido em um edifício de larga utilização pública e que é hoje um imóvel tombado como patrimônio cultural de Belo Horizonte, incorporado ao Museu de Artes e Ofícios.

Do outro lado da Rua Sapucaí, ainda na década de 1930, foi construído o edifício-sede da EFOM e, posteriormente, da RMV, da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), e da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA). Este edifício abrigou também a biblioteca da extinta Superintendência Regional da RFFSA e um museu ferroviário, com um acervo de objetos tridimensionais pertencentes às antigas empresas ferroviárias, sob guarda do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). À frente do edifício, ainda hoje, estão exibidos dois artefatos de grande porte que testemunham a era do trem: uma locomotiva fabricada nos EUA pela *Baldwin Locomotive Works*, importada na década de 1910 pela EFOM; e um vagão da administração desta mesma empresa. Ambos estão em mau estado de conservação. O que nos leva à outra temporalidade analisada neste artigo: o final do século XX e início do século XXI, marcado pela dinâmica entre preservação, ressignificação e abandono do patrimônio ferroviário em Belo Horizonte.

**De infra-estrutura de transporte a patrimônio cultural: a crise ferroviária brasileira da segunda metade do século XX**

Até a década de 1950, a malha ferroviária nacional continuou em expansão, atingindo 38.000 km de extensão, seu auge, em 1958. Neste período, o trem de ferro cumpriu o papel de principal meio de transporte de passageiros do país. Durante a presidência de Juscelino Kubitschek (1955-1960), foi criada a RFFSA, em 1957, com o objetivo de integrar toda a malha ferroviária nacional. Ao mesmo tempo, ampliou-se a abertura do mercado brasileiro para a indústria automobilística estrangeira, processo acompanhado pela construção da malha rodoviária de estradas federais e estaduais.

Se no governo Kubitschek iniciou-se um processo de retração do transporte ferroviário brasileiro, os próximos governos nada fizeram para evitar o sucateamento da malha férrea. A ditadura militar, ao contrário, executou grandes obras no setor automobilístico, como a rodovia transamazônica, deixando transporte ferroviário em estado de sucateamento. No início dos anos 1980, a malha ferroviária do país havia já sido reduzida para 28.000 km, menor do que em 1930, com maquinário defasado. Acompanhando o que ocorreu com o transporte ferroviário no Brasil, as estações de Belo Horizonte foram gradativamente sendo fechadas e depredadas.

Durante os anos 1980 e 1990, o transporte de passageiros deixou de existir na maioria das ferrovias e, em 1996, a RFFSA passou por um processo de privatização, ou desestatização como preferiam os gestores do governo Fernando Henrique Cardoso: foram abertas concessões para a exploração de seus trilhos mais eficientes e em melhor estado de conservação por consórcios empresariais privados, enquanto os ramais menos rentáveis e as obras de infra-estrutura desativadas, incluindo estações e material rodante — como locomotivas — continuavam formalmente sob a propriedade da RFFSA. Na prática, foram abandonadas durante o lento e burocrático processo de liquidação desta estatal, que durou cerca de dez anos.

Atualmente o Brasil possui a décima-primeira maior malha ferroviária do mundo, com 29.817 km de extensão. Não é pouca coisa, mas, considerando-se a dimensão do próprio país, é interessante notar que é uma malha menor do que a de países geograficamente menores e menos povoados, como a Austrália (33.168 km), a Argentina (36.966 km) ou a Alemanha (40.625 km). E, no Brasil, diferente destes países, o transporte ferroviário de passageiros é restrito a poucos trechos. O trajeto Belo Horizonte-Vitória, administrado pela Vale, pelo mesmo caminho trilhado pelas companhias ferroviárias há mais de um século, é o único nos estados de Minas Gerais e Espírito Santo a transportar passageiros.

No mesmo momento em que o transporte ferroviário agonizava perante a consolidação dos ônibus e automóveis como os principais meios de transporte de passageiros, e do domínio dos caminhões no transporte de carga, ou seja, no início dos anos 1980, deu-se a gênese dos movimentos sociais em defesa do patrimônio cultural no país. Em Belo Horizonte, a Praça da Estação foi um dos marcos iniciais da dinâmica social e das políticas públicas na área da preservação do patrimônio cultural. Em 1981, o Instituto dos Arquitetos do Brasil realizou o *I Encontro pela Revitalização da Praça da Estação* (MIRANDA, 2007). Desde então, a Praça da Estação passou por uma grande “revitalização” que alterou radicalmente seu uso — de estacionamento de automóveis para espaço de lazer e atividades culturais. A própria estação, abandonada até 2003, tornou-se objeto de uma parceria entre o governo federal e o Instituto Flávio Gutierrez, passando por uma reforma para abrigar o Museu de Artes e Ofícios (MAO), voltando a ser tema de cartões postais de Belo Horizonte.

Mais de 125 anos após a construção inicial da cidade planejada, a Praça da Estação continua a ocupar um lugar central na malha urbana. Belo Horizonte, ao longo do tempo, cresceu explosivamente em todas as direções, formando um dos maiores centros urbanos do país, transformando-se radicalmente em vários sentidos. Apesar de seu planejamento original ter sido ultrapassado pela realidade, ainda deixa-se lembrar em elementos extremamente significativos para a sociedade atual. Um desses elementos é a região urbana projetada em 1895, e que atualmente situa-se na regional centro-sul, abarcando ainda o centro da cidade. Circundado pela Avenida do Contorno, este pedaço quadriculado e cartesiano da malha urbana belo-horizontina hoje ocupa menos de 10% do território municipal. Os nomes da maioria dos logradouros continuam a ser os mesmos designados pela CCNC, como os estados da federação e povos indígenas. Mesmo que o crescimento da cidade não tenha respeitado estritamente as intenções de seus planejadores — o que seria talvez impossível —, é inegável que um centro urbano dinâmico e pujante de fato se ergueu sobre aquele traçado imaginário. E um elemento que, de maneira inquestionável, mantém-se no mesmo traçado de 1895 é a malha ferroviária urbana. A cidade cresceu sem alterar a disposição dos trilhos, mas adaptando-se aos mesmos por meio de viadutos, como o Viaduto Santa Tereza e o Viaduto da Floresta. Os trilhos sobreviveram sobre o espaço ocupado pelo sistema ferroviário no centro da cidade e em outras regiões do município.

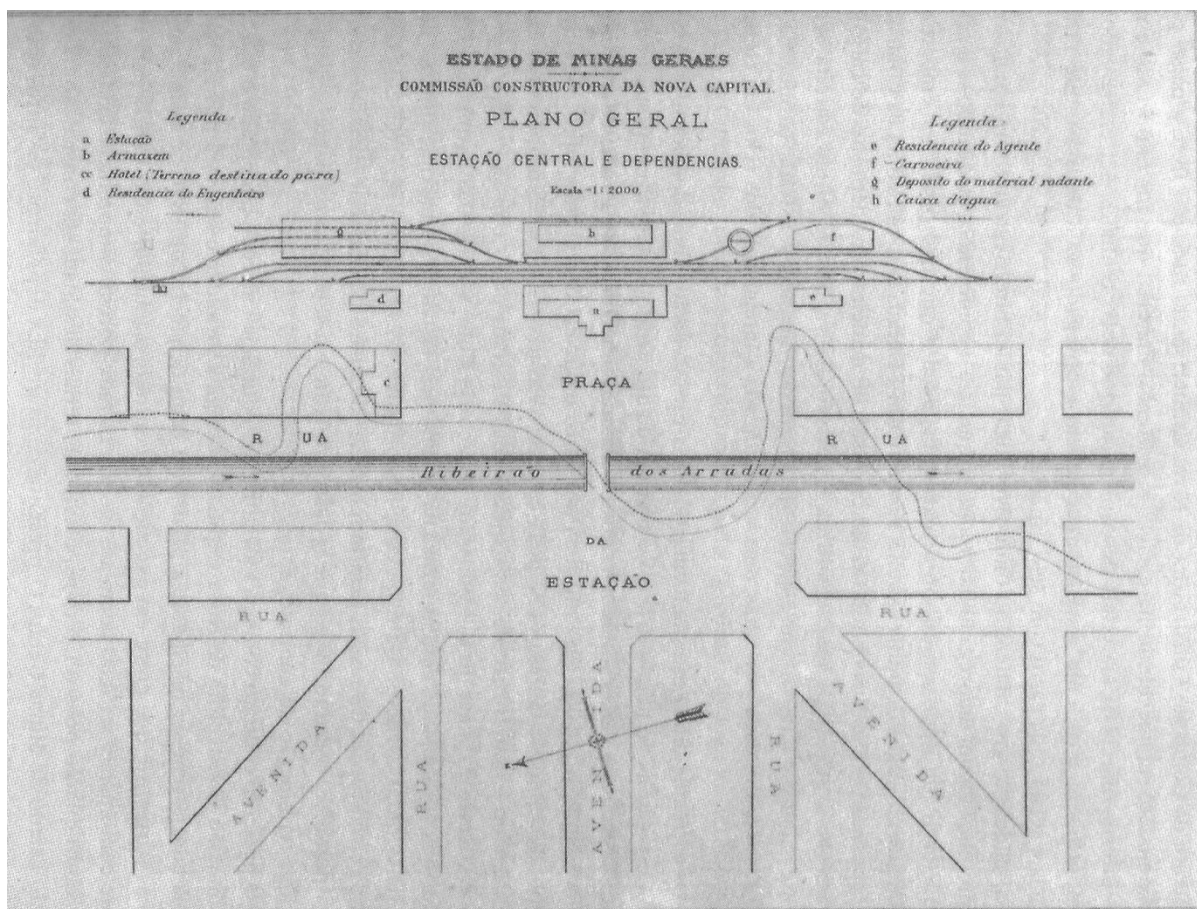
A região central de Belo Horizonte é marcada por uma rígida fronteira, perceptível para a população que transita por suas ruas diariamente. Esta fronteira é a ferrovia (FÉRES, 2002, p. 198-199), que constitui uma linha demarcatória centenária entre o Centro e os bairros da Floresta e

Lagoinha, passando debaixo do elevado Castelo Branco, dos viadutos da Floresta e de Santa Tereza, acompanhando o leito canalizado do Ribeirão Arrudas, parcialmente sepultado sob um Boulevard que leva seu nome. A ferrovia divide a cidade, limitando sua zona central, com poucas vias de acesso para pedestres e automóveis.

A Praça da Estação é o ponto mais evidente desse limite, local onde iniciava a cidade da CCNC. Construída sob a ideologia higienista e positivista do final do século XIX, a planta de Belo Horizonte tem a Praça da Estação como o coração da região comercial da cidade, de frente para a antiga Avenida do Comércio (atual Avenida Santos Dumont). Limite concreto, marcado pelo emaranhado de trilhos do pátio de manobras ferroviárias, e limite simbólico, palco de chegadas e partidas de milhares de pessoas. No *Plano Geral da Estação Central e Dependências* (Imagem 4), elaborado pela CCNC em meados dos anos de 1890, foi desenhado o centro ideal de Belo Horizonte. O edifício da Estação Central localiza-se de frente para uma grande praça, e os trilhos correm paralelos ao leito canalizado do Ribeirão Arrudas, sobre o qual uma pequena ponte permitia a ligação com as avenidas e ruas do Centro. O complexo ferroviário foi projetado como sendo composto, de um lado da linha tronco, pela Estação central, residências do engenheiro, do agente, caixa-d'água e um terreno para a construção de um hotel. Do outro lado, havia o armazém da estação, a carvoeira e o depósito do material rodante, bem como todo o complexo de trilhos auxiliares do pátio de manobras.

O edifício da Estação Central talvez seja o mais imponente elemento deste complexo documental arqueológico situado no centro de Belo Horizonte. A utilização do termo “arqueológico” não deriva do fato de esse patrimônio estar soterrado, apesar de não excluir essa possibilidade. O termo se justifica na medida em que a dimensão simbólica gravada e esculpida neste prédio marcam a história dos regimes de historicidade da cidade. Após diversas propostas, foi edificada uma estação em 1897 que serviu à cidade durante seu primeiro quarto de século até que passou por uma grande reforma e ampliação, ganhando sua forma atual, em 1922. Sua funcionalidade como estação ferroviária teve fim com o término do transporte de passageiros pela Central do Brasil e Oeste de Minas, em 1980.

#### **Imagem 4:** Plano Geral da Estação Central e Dependências



Fonte: Museu Histórico Abílio Barreto.

Durante as décadas de 1980 e 1990, a estação original permaneceu desativada e fechada e a praça parcialmente transformada em estacionamento de automóveis. A antiga estação de carga passou a ser utilizada como estação de passageiros da Estrada de Ferro Vitória-Minas, administrada pela Vale. A partir de 1981, a sociedade civil, por meio de organizações como o Instituto dos Arquitetos do Brasil, iniciou um movimento em defesa do patrimônio cultural ferroviário e da Praça da Estação, em particular, que contribuiu para a própria criação do Conselho Municipal do Patrimônio Cultural de Belo Horizonte, em 1984. No fim do século XX, principalmente durante as comemorações do centenário de Belo Horizonte, surgiram alguns projetos de revitalização da praça da estação. Mas realizações, de fato, somente foram realizadas entre 2002 e 2004.

A salutar revitalização da Praça da Estação, realizada pela Prefeitura Municipal de Belo Horizonte na década de 2000, não chegou à Rua Sapucaí. Mas foi marcada pela reforma e

ressignificação da antiga Estação Ferroviária, edifício também repleto de símbolos, que passou a sediar o Museu de Artes e Ofícios. Seu acervo, composto por artefatos de trabalho pré-industriais, paradoxalmente, não possui elementos do transporte ferroviário. O prédio recebeu nova pintura que realça os seus detalhes arquitetônicos, mas a memória ferroviária não é trabalhada em seu interior. É como se a Estação Central, nesta parceria público-privada, tivesse ganhado a função de mero espaço para a exposição da coleção do Instituto Flávio Gutierrez, deixando de ser potencializada em suas possibilidades comunicativas sobre a memória ferroviária.

A memória das ferrovias persiste em sobreviver às transformações no cenário urbano de Belo Horizonte. A Praça da Estação é o núcleo do patrimônio cultural ferroviário espalhado pela cidade, em edificações ferroviárias desativadas e adaptadas a outras funções, como o Edifício Chagas Dória, originalmente construído para ser sede do Instituto de Aposentados da Estrada de Ferro Oeste de Minas e que atualmente abriga a Fundação Municipal de Cultura de Belo Horizonte, e a Estação Ferroviária, monumento que nasceu com o status de portal do centro urbano e que se tornou museu. Em sua torre, desde 1922, estão as cariátides seminuas a apresentar à cidade os símbolos da ciência e do transporte ferroviário, segurados por duas estátuas de divindades da modernidade sentadas sobre um relógio que marcou o passar de muitos cidadãos por esta parte de Belo Horizonte e pelo tempo. Neste caso, uma memória da era do trem e do trabalho ferroviário insiste em ser objeto do olhar de quem trafega pelo centro da cidade, esperando para ser decifrada.

### **Considerações finais**

Este artigo analisa a história ferroviária na cidade de Belo Horizonte em duas temporalidades de virada de século: do XIX ao XX; e do XX ao XXI. A primeira temporalidade tem a ferrovia como instrumento de progresso, enquanto, na segunda, como patrimônio cultural. A hipótese central é que, desde a projeção e construção da então nova capital, em meados dos anos 1890, a cultura ferroviária está presente em Belo Horizonte, de diversas maneiras. O significado desta presença, no entanto, alterou-se de meio de transporte futurista, naquele fim do século XIX, para um símbolo de tempos passados neste início do século XXI; de meio de transporte a patrimônio cultural.

**Imagem 5:** Torre da Estação Ferroviária de Belo Horizonte



Fonte: acervo do autor, 2006.

Na segunda temporalidade, mais próxima do tempo presente, os trabalhos com o patrimônio cultural ferroviário têm se ampliado no Brasil. Existem diversos projetos de registro, tombamento, conservação, preservação, restauração e musealização de bens culturais ligados ao transporte sobre trilhos. No entanto, a utilização empírica desses elementos do patrimônio cultural edificado como fontes históricas ainda é uma prática em vias de ser apropriada por historiadores. A pesquisa sobre o patrimônio cultural ferroviário, que inclui desde acervos de bibliotecas, de arquivos, de museus, até a memória de indivíduos e monumentos edificados, contribui para a construção do conhecimento sobre a relação entre a ferrovia e as memórias do espaço urbano. O patrimônio cultural ferroviário é hoje

objeto de reflexão e de ações por parte de órgãos ligados à política pública na área de cultura, resultando em realizações diversificadas que visam a sua preservação.

Analisar as várias formas, concretas e simbólicas, pelas quais o trem de ferro passou pela cidade, é um estímulo à reflexão sobre como a sociedade belo-horizontina compreende a sua própria identidade e representa seu passado por meio da ferrovia. A revitalização da Praça da Estação, acontecimento quem tem seus méritos e problemas, foi realizada quase à revelia da consulta e participação da população da cidade pelos seus representantes, com pouquíssima participação popular. Para concluir, deve-se observar que em ambas as temporalidades analisadas, os dirigentes da máquina do estado de Minas Gerais compartilharam a crença no progresso ordenado pelo Estado como algo necessário para o desenvolvimento. Em ambas, a população não teve o direito de opinar ou se opor aos projetos governamentais, apesar de uma consulta popular ter sempre sido viável e necessária. Foi assim com a construção de Belo Horizonte, no final do século XIX, e foi assim também com a construção do novo centro administrativo do Estado de Minas Gerais, no bairro Serra Verde, extremo norte do município de Belo Horizonte, no início do século XXI. Este foi construído de maneira incrivelmente rápida, sob projeto arquitetônico de Oscar Niemeyer, por bilhões de reais de recursos do estado, sem que a cidade tenha sido chamada a debater sobre a necessidade, maneira e ritmo de realização de tal obra. Apesar de um século de distância, em ambos os casos, a população foi simplesmente convidada a se adaptar às transformações, como abelhas em uma colmeia.

#### Referências bibliográficas:

- ASSIS, Luiz Fernandes de. A mudança da capital na constituinte mineira de 1891. In: *Cadernos da Escola do Legislativo*. Belo Horizonte, 3(5), jan-jun 1997, p.9-25.
- CORNEJO, Carlos; GERODETTI, Emilio. *As ferrovias do Brasil nos cartões-postais e álbuns de lembranças*. São Paulo: Solaris, 2005.
- CORREA, Lucas; OLIVEIRA, Eduardo. História ferroviária e pesquisa: a consolidação da temática nas pesquisas de pós-graduação no Brasil (1972-2016). In: *Topoi (Rio J.)*, Rio de Janeiro, v. 19, n. 38, p. 140-168, mai./ago. 2018.
- DIAS, Francisco Martins. *Traços históricos e descritivos de Bello Horizonte*. Belo Horizonte: Arquivo Público Mineiro, 1997.
- DULCI, Otavio. *Política e Recuperação Econômica em Minas Gerais*. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 1999.

- FÉRES, Luciana Rocha. *Tempo e espaço das ferrovias em Minas Gerais: a preservação do patrimônio ferroviário urbano contemporâneo: o trecho ferroviário de Belo Horizonte a Mariana*. Belo Horizonte: Escola de Arquitetura/UFMG [Dissertação de mestrado], 2002.
- HARTOG, François. Tempo e Patrimônio. In: *Varia Historia* vol. 22 no 36. Belo Horizonte: UFMG, jul-dez 2006, p.261-263.
- MATOS, L. F. (2019). A entrada da rede ferroviária no campo da preservação do patrimônio público nacional. *Revista CPC*, 14(27), 86-113.
- MIRANDA, André de Sousa. *A gênese da preservação do patrimônio municipal de Belo Horizonte: movimentos sociais e a defesa da Praça da Estação*. Belo Horizonte: Escola de Arquitetura/UFMG [Dissertação de mestrado], 2007.
- PASSOS, Daniela Oliveira Ramos. A formação urbana e social da cidade de Belo Horizonte: hierarquização e estratificação do espaço na nova Capital mineira. In: *Temporalidades – Revista Discente do Programa de Pós-graduação em História da UFMG*, vol. 1, n.º 2, ago./dez. 2009, p.37-52.
- SENNA, Nelson de. *Annuario Historico-Chorographico de Minas Geraes*. Belo Horizonte, 1909.
- TEIXEIRA, Carlos M. *Em obras: história do vazão em Belo Horizonte*. São Paulo: Cosac & Naify Edições, 1999.
- WIRTH, John. *O fiel da balança: Minas Gerais na Federação Brasileira, 1889- 1937*. São Paulo: Paz e Terra, 1982.