



IRACEMA CLARA ALVES LUZ

**EVOLUÇÃO HISTÓRICO-CULTURAL E
PAISAGÍSTICA DA PRAÇA DR. JOSÉ ESTEVES
E ENTORNO EM LAVRAS – MG**

LAVRAS – MG

2015

IRACEMA CLARA ALVES LUZ

**EVOLUÇÃO HISTÓRICO-CULTURAL E PAISAGÍSTICA DA PRAÇA
DR. JOSÉ ESTEVES E ENTORNO EM LAVRAS – MG**

Dissertação apresentada à Universidade Federal de Lavras, como parte das exigências do programa de Pós-Graduação em Agronomia/Fitotecnia, área de concentração Produção Vegetal, para a obtenção do título de Mestre.

Orientadora

Dr.^a Patrícia Duarte de Oliveira Paiva

Coorientadora

Dr.^a Schirley F. N. da Silva Cavalcanti Alves

LAVRAS – MG

2015

**Ficha catalográfica elaborada pelo Sistema de Geração de Ficha Catalográfica da Biblioteca
Universitária da UFLA, com dados informados pelo(a) próprio(a) autor(a).**

Luz, Iracema Clara Alves.

Evolução histórico-cultural e paisagística da Praça Dr. José
Esteves e entorno em Lavras - MG. / Iracema Clara Alves Luz. –
Lavras : UFLA, 2015.

115 p. : il.

Dissertação (mestrado acadêmico)–Universidade Federal de
Lavras, 2015.

Orientador(a): Patrícia Duarte de Oliveira Paiva.

Bibliografia.

1. Jardins históricos. 2. Paisagismo. 3. Minas Gerais. 4.
Ferrovias. 5. Estrada Real. I. Universidade Federal de Lavras. II.
Título.

IRACEMA CLARA ALVES LUZ

**EVOLUÇÃO HISTÓRICO-CULTURAL E PAISAGÍSTICA DA PRAÇA
DR. JOSÉ ESTEVE E ENTORNO EM LAVRAS – MG.**

Dissertação apresentada à Universidade Federal de Lavras, como parte das exigências do programa de Pós-Graduação em Agronomia/Fitotecnia, área de concentração Produção Vegetal, para a obtenção do título de Mestre.

APROVADA em 26 de fevereiro de 2015.

Dr ^a . Patrícia Duarte de Oliveira Paiva	UFLA
Dr. Paulo Roberto Corrêa Landgraf	UNIFENAS
Dr. José Aldo Alves Pereira	UFLA

Dr^a. Patrícia Duarte de Oliveira Paiva
Orientadora

LAVRAS – MG

2015

Aos meus pais, que me passaram de maneira bela os mais belos princípios.

Aos meus irmãos, que me doutrinaram na arte de compartilhar.

E à minha avó Iracema, que me mostrou que falta de oportunidade não é
sinônimo de ignorância.

DEDICO

AGRADECIMENTOS

À Universidade Federal de Lavras (UFLA) e ao Departamento de Agricultura (DAG), assim como a CAPES pela oportunidade concedida para realização do mestrado.

Meus sinceros agradecimentos ao Jornal Tribuna de Lavras, que na figura do solícito Pacelli me deixou acessar os arquivos tão bem conservados e cuidados, se tornando uma das únicas fontes disponíveis para que a pesquisa se tornasse possível.

Ao gentil Eduardo Cicarelli, que sempre que requerido me dava prontamente a resposta a qualquer dúvida referente a fatos históricos de Lavras. Da mesma maneira agia o historiador Ângelo, que com muito carinho me contava histórias relacionadas ao presente trabalho e outras que me interessavam para fazer com que me tornasse mais apta a entender fatos ocorridos no município.

A carinhosa Schirley Alves, que me fez descobrir a essência do trabalho paisagístico e por compartilhar comigo um pouco do grande conhecimento que possui.

A Prof^a. Patrícia Paiva, que me deu asas para que o meu conhecimento não ficasse restrito somente às paredes da Universidade, mas para que pudesse explorar outras áreas do conhecimento e do mundo.

As professoras do Unilavras, Ana Paula Post e Tatiana Leal pelo aprendizado proporcionado no campo da arquitetura e que me auxiliou na percepção de alguns fatos relacionados ao trabalho em questão.

À colega de pós-graduação, Cecília Gontijo, pela ajuda na identificação das espécies presentes no local foco de estudo.

Ao pesquisador de história da ferrovia, Bruno Campos, assim como aos engenheiros ferroviários Ricardo Coimbra, Luiz Sonja, além do meu pai, também engenheiro ferroviário, Edson Cardozo Luz, e ao ex-carpinteiro da Rede Ferroviária Federal S. A. (RFFSA), Luiz Carlos de Souza, minha gratidão por terem ajudado e relatado detalhes minuciosos que contribuíram para a qualidade da dissertação.

Por fim, aos queridos membros do Núcleo de Estudo em Paisagismo e Floricultura – NEPAFLOR, pela vivência partilhada com muito carinho.

“Somos resultado dos livros que lemos,
das viagens que fazemos e das
pessoas que amamos” (Airton Ortiz)

RESUMO

O estudo da origem e transformação da praça ao longo do tempo é de extrema importância, ocasionando o zelo pela identidade do local e da cultura regional, criando assim uma consciência patrimonial com o intuito de promover a sua conservação e a consagração de sua história. Vários desses jardins estão presentes em muitas localidades e, em especial, nas cidades coloniais de Minas Gerais, que possuem suas raízes fincadas na busca incessante pelo ouro e nos caminhos traçados pela então Estrada Real. Nesse intuito objetivou-se fazer uma avaliação histórico-cultural e paisagística da praça Dr. José Esteves e entorno, localizada em Lavras – MG, cidade fundada por bandeirantes e estabelecida no Caminho Velho da Estrada Real. A pesquisa centrou-se no período entre 1721 (ano de fundação do município de Lavras) a 2014, sendo que a pesquisa de campo foi situada entre agosto de 2013 e julho de 2014. A coleta de dados foi feita por meio de pesquisa de campo com visitas e conversas previamente agendadas, além de levantamento documental e pesquisas bibliográficas e fotográficas. A praça Dr. José Esteves foi criada com o intuito de ornar e dar apoio à chegada de passageiros pela Estação de Lavras, sendo cenário para importantes acontecimentos políticos, militares e culturais. Sua formação ocorreu diferentemente da maioria das praças brasileiras, que normalmente tiveram sua construção relacionada a uma igreja. Desde sua implantação até os dias atuais, a praça passou por modificações mínimas em seu traçado, entretanto a sua vegetação foi bastante modificada. A falta de manutenção, associada à privatização e ao abandono dos prédios da antiga RFFSA no final dos anos 90, além do fato de seu entorno não ter acompanhado a evolução econômica do município, fez com que seus jardins e adjacências perdessem a importância e as características estéticas que possuía no passado.

Palavras-chave: Jardins históricos. Paisagismo. Minas Gerais. Ferrovias. Estrada Real.

ABSTRACT

The origin and transformation studies of one square throughout the time is extremely important, resulting in preservation of the local identity and regional culture, creating a patrimonial awareness in intention to promote its history conservation. Many of these gardens are present in many localities and in particular in the Minas Gerais colonial cities that has roots in the unceasing search for gold and in the planned routes of the Royal Road (*Estrada Real*). In this purpose the aim of this study was to building the historic-cultural and landscape evaluation of the *Dr. José Esteves* Square and its surroundings, located in Lavras - MG, Brazil, a city established by pioneers and on the Royal Road old route. This research focused on the period between 1721 (Lavras city foundation year) and 2014, whereas the field research was set from August, 2013 to July, 2014. The data collected was taken from this field research with visits and talks previously scheduled, in addition to documental, bibliographic and photographic research. The *Dr. José Esteves* Square was created in order to ornament and give a support to the passengers arrivals in the train station turning into this scenery in an important political, military and cultural space. Its emergence occurred in a different way from many Brazilian's squares, which normally had their construction related to churches. Since its construction until nowadays, the square recieved minimal changes in its layout, however its vegetation was drastically modified. The lack of maintenance of this space in addition to the privatization and the abandonment of the train station in the end of 1990's, besides of the fact that its surroundings had not accompanied the economic development of the municipality, result in the gardens and surrounds loss of the importance and aesthetical features that present in the past.

Keywords: Historic gardens. Landscaping. *Minas Gerais*. Railroads. *Estrada Real*.

LISTA DE SIGLAS

BCM	Batalhão de Caçadores Mineiros
EFOM	Estrada de Ferro Oeste de Minas
IPG	Instituto Presbiteriano Gammon
RFFSA	Rede Ferroviária Federal S/A
RMV	Rede Mineira de Viação
VFCO	Viação Férrea Oeste de Minas

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1	Mapa da Estrada Real e suas três rotas: Caminho Velho, Caminho Novo e Caminho dos Diamantes.....	27
Figura 2	Inauguração do serviço de bondes em frente à extinta Estação de Bondes (1911).....	42
Figura 3	Descarrilamento de bonde conduzido pelo Sr. Sinésio em frente à Pensão Avenida, localizada na Avenida Pedro Salles (1930).....	45
Figura 4	Roteiro do antigo bonde envolvendo as principais praças de Lavras.....	46
Figura 5	A Estação de bondes, localizada na Praça Barão de Lavras, com seu famoso relógio (1911) (sinalizado na figura).....	47
Figura 6	Bonde doado pela administração de Carone, na época Prefeito de Belo Horizonte, a Lavras (Segunda metade de 1960).....	48
Figura 7	Última viagem do bonde antes de sua desativação (1967).....	49
Figura 8	Bonde após sua desativação, esquecido entre antiga Estação e a Praça Dr. José Esteves (1967).....	49
Figura 9	Retirada dos trilhos do bonde na Avenida Pedro Salles (1968).....	51
Figura 10	Construção de canteiros no lugar dos antigos trilhos do bonde, na altura do antigo castelinho da Avenida Pedro Salles (1969).....	52
Figura 11	Avenida Pedro Salles ainda com os trilhos do bonde (1950).....	53
Figura 12	O jatobá que ficava entre o Instituto Presbiteriano Gammon (IPG) e a Avenida Pedro Salles e era símbolo da integração entre Lavras e o IPG (1920).....	54
Figura 13	A Companhia Fabril Mineira, instalada na Avenida Vaz Monteiro, zona norte de Lavras. Ao fundo, é possível observar os galpões das oficinas da antiga Estrada de Ferro Oeste de Minas.....	55

Figura 14	(a) Fachada do Hotel Oeste, localizado na Praça Dr. José Esteves; (b) Lateral do prédio da Pensão Avenida, localizado na Avenida Pedro Salles.....	57
Figura 15	Escritório da Estrada de Ferro Oeste de Minas, localizado na Avenida Pedro Salles, próximo a Estação e a Praça Dr. José Esteves.....	59
Figura 16	O primeiro prédio da Estação de Lavras, concluído em 1895.....	60
Figura 17	Prédio da Estação de Lavras após sua primeira reforma (1910).....	61
Figura 18	A Estação de Lavras após sua ampliação, na década de 1930, que não alterou sua fachada (1940).....	61
Figura 19	A última foto encontrada da Estação de Lavras antes da reforma de 1969.....	62
Figura 20	A fachada da Estação de Lavras após a reforma ocorrida em 1969...	63
Figura 21	A atual fachada da Estação de Lavras.....	64
Figura 22	Oficina da Estrada de Ferro Oeste de Minas em Lavras, ainda em construção (Segunda metade da década de 1910).....	65
Figura 23	Entrada dos galpões das oficinas mecânicas de Lavras.....	65
Figura 24	Bonde no local onde futuramente seria implantada a Praça Dr. José Esteves. Ao fundo, é possível ver o Morro da Estação (1910).....	68
Figura 25	O terreno da Praça da Estação ainda sem vegetação, mas com presença de postes de iluminação (1930).....	69
Figura 26	A Estação de Lavras no dia da chegada do Presidente da República Getúlio Vargas e sua comitiva (1931).....	69
Figura 27	Dia da inauguração da Praça da Estação (1947).....	72
Figura 28	O provável traçado da Praça Dr. José Esteves, ainda preservado nos dias atuais.....	73

Figura 29	A reunião de pessoas em frente ao prédio da Estação para a inauguração de sua praça (Começo da década de 1950).....	75
Figura 30	Vista da Praça Dr. José Esteves a partir da Estação de Lavras (Final da década de 1940).....	76
Figura 31	Praça Dr. José Esteves com o prédio da Estação de Lavras ao fundo e substituição e plantio de várias espécies vegetais (Década de 1950).....	77
Figura 32	Foto aérea da Praça da Estação (Década de 1960).....	78
Figura 33	Fotógrafo Ary na Praça da Estação (Primeira metade da década de 1960).....	79
Figura 34	Praça com seu jardim e calçamento ampliado e a nova Estação ao fundo (1969).....	80
Figura 35	Marco alusivo ao centenário de Lavras, oferecido pela Rede Mineira de Viação.....	81
Figura 36	Fotógrafo Ary com a Estação ao fundo já reformada e os jardins sem manutenção (Segunda metade da década de 1970).....	82
Figura 37	A locomotiva Maria fumaça n°233 Linha Lavras - MG/ Barra Mansa – RJ ainda em funcionamento (Década de 1950).....	83
Figura 38	A mesma locomotiva n° 233 abandonada em Lavras – MG (Data provável:1993).....	83
Figura 39	(a) e (b): Maria fumaça n° 233 após reforma, sendo transportada por meio de trilhos provisórios para a Praça Dr. José Esteves (1997).....	85
Figura 40	(a) Locomotiva n° 233 sendo reformada e pintada em sua cor original, o preto. (b) Locomotiva após a reforma.....	86

Figura 41	Palmeira phoenix, inserida no centro da praça e com presença de infestação.....	88
Figura 42	O solo dos canteiros da praça desprotegido, com a grama enfraquecida e com presença de espécies daninhas.....	89
Figura 43	O crescimento de duas ou mais plantas em um mesmo local, problema recorrente na Praça Dr. José Esteves.....	89
Figura 44	(a): Banco patrocinado pelo Cine Municipal Ipê; (b) Banco patrocinado pela Rede Mineira de Viação de Lavras.....	91
Figura 45	(a) (b): Túnel da Zona Norte antes e após as obras de ampliação.....	93
Figura 46	O estado de conservação das antigas oficinas da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (Década de 2010).....	94
Figura 47	Aspecto atual do pátio de estacionamento de carros e também do prédio onde abrigava os escritórios da regional de Lavras, situado na Praça Dr. José Esteves.....	95
Figura 48	Dependências internas do prédio da Estação de Lavras. (a) Interior do prédio (b) Lado do prédio voltado para a linha férrea.....	96
Figura 49	Militares aguardando a chegada dos novos integrantes do 8º BCM Batalhão de Caçadores Mineiros (1932).....	98
Figura 50	Bloco do Aço, antigo bloco carnavalesco lavrense composto por ferroviários (1934).....	99
Figura 51	Grupo instrumental apresentando-se na Praça Dr. José Esteves (Final da década de 1960).....	100

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	18
2	REFERENCIAL TEÓRICO.....	21
2.1	A descoberta do ouro nas Minas Gerais	21
2.1.1	Os bandeirantes.....	21
2.1.2	A Estrada Real	25
2.2	As ferrovias.....	27
2.2.1	Estrada de ferro no Brasil: um pouco de história.....	27
2.2.2	A Estrada de Ferro Oeste de Minas	29
2.3	As Praças Brasileiras	32
2.3.1	Origem das praças no Brasil.....	32
2.3.2	Praças históricas.....	33
2.3.3	Intervenção em jardins históricos no Brasil.....	36
3	METODOLOGIA.....	39
4	RESULTADOS E DISCUSSÃO	41
4.1	O Bonde	41
4.2	De Morro da Estação à Avenida Pedro Salles: a menina dos olhos da Zona Norte de Lavras e suas adjacências.....	52
4.3	Coronel Pedro Salles.....	57
4.4	A Estação de Lavras	58
4.5	A Oficina Mecânica.....	64
4.6	A Praça da Estação	66
4.6.1	Histórico e evolução	66

4.6.2	Vegetação	86
4.6.3	Mobiliário e estrutura.....	90
4.6.4	Entorno	92
4.6.5	Fatos históricos.....	96
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	101
4.1	Proposta de reconstrução e revitalização.....	102
6	CONCLUSÕES.....	105
	REFERÊNCIAS.....	106

1 INTRODUÇÃO

No Brasil a maioria das praças foi constituída em espaços livres à frente de igrejas, os denominados adros, se tornando quase que uma regra nascerem associadas a este tipo de edifício (CALDEIRA, 2010). Esses locais eram inicialmente destinados a manifestações de caráter religioso, como batismos e procissões, sendo em seguida utilizados para ações de ordem cívica, militar e política.

Devido a essas manifestações, como também pela ocorrência de fatos de elevada importância para sociedade que estão arraigados na memória da população, os jardins ou praças podem ser denominados como históricos, como é relatado na Carta de Florença (1999): “um sítio histórico é uma paisagem definida, evocadora de um fato memorável: lugar de um acontecimento histórico maior, origem de um mito ilustre ou de um combate épico, assunto de um quadro célebre, etc.”.

Todavia, na realidade brasileira, as praças equivalem aos jardins históricos em importância simbólica e afetiva, pois são locais de encontro e convívio, assim como os parques, jardins e passeios das cidades históricas e também das grandes metrópoles, entre outros locais (CARTA DE FLORENÇA, 2010). Mesmo que não ocorram fatos ou que não haja construções de elevada importância, esse local ainda possui um valor histórico, pois pode servir como palco para acontecimentos da vida cotidiana de diversas pessoas, fazendo com que cidadãos guardem nesse espaço um apego, uma memória própria.

Dessa forma, foram e são formados espaços de interação socioculturais utilizados milenarmente pelos povos gregos e romanos e, atualmente, são valorizados não somente pela sua conotação histórica, mas pelo valor estético e ambiental que representam no meio urbano, uma vez que os jardins constituem

áreas verdes que quebram o aspecto cinzento causado pela grande massa asfáltica e das edificações, colocando o homem em contato com um pequeno segmento da natureza, não precisando mais estar necessariamente associados a algum prédio religioso.

Portanto, o resgate do valor histórico e paisagístico dos jardins históricos se faz de suma importância para a sociedade, de forma a proporcionar um olhar diferente para as pessoas que associam a praça a um lugar perigoso ou sem nenhum valor, contribuindo para um despertar de uma consciência patrimonial com o intuito de agenciar sua preservação (ANDRÉ, 2008), ocasionando o desejo e valorização desse espaço.

Os jardins históricos estão presentes em muitas localidades e, em especial nas cidades de Minas Gerais, que possuem suas raízes fincadas na busca incessante pelo ouro e nos caminhos traçados pela então Estrada Real (JUSTE, 2012), que deram origem a diversos municípios, sendo essa rota utilizada para escoar as riquezas encontradas até a capital do império na época, a cidade do Rio de Janeiro.

O município de Lavras – MG está situado na rota do caminho velho da Estrada Real, devido à exploração aurífera ocorrida na região na época do imperial. Além disso, o município foi fundado por bandeirantes, personagens que faziam expedições pelos sertões do Brasil com o objetivo de escravizar índios, procurar pedras e metais preciosos e destruir quilombos (MOTA; BRAICK, 2002).

Outro fato relevante para a cidade foi a implantação de um dos trechos da Estrada de Ferro Oeste de Minas, respeitável ferrovia que fazia conexão com outras localidades de importância econômica no país, vindo posteriormente a se tornar a RFFSA. A presença da mesma ocasionou o desenvolvimento de Lavras e região, por ser o mais rápido meio de transporte da época.

A primeira estação que ligava essa estrada de ferro a Lavras está situada na Praça Dr. José Esteves, também conhecida como Praça da Estação, e sua história se encontra estreitamente ligada aos acontecimentos provindos dessa ferrovia, que durante seu período de maior atividade desenvolveu o entorno da praça e vizinhança, correspondente à zona norte do município.

Nesse contexto, o objetivo do trabalho foi avaliar a evolução, não só histórica como também cultural e paisagística da Praça Dr. José Esteves.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 A descoberta do ouro nas Minas Gerais

A fundação das cidades no estado de Minas Gerais e o nascimento dos jardins dentro do meio urbano requer uma avaliação prévia de eventos que antecederam esse momento. Uma releitura das circunstâncias permite uma melhor compreensão dos fatos que levaram à fundação do município de Lavras e, portanto, a criação da Praça Dr. José Esteves até os dias atuais, como por exemplo, a descoberta e exploração de metais preciosos no Brasil.

2.1.1 Os bandeirantes

As primeiras bandeiras ou entradas datam dos séculos XVI e XVII. Essas expedições eram organizadas em São Paulo com diferentes objetivos: escravizar índios, procurar pedras e metais preciosos e destruir quilombos (MOTA; BRAICK, 2002). Elas começaram a ser realizadas após o período de ocupação do litoral, adentrando no interior do território brasileiro que era chamado de “sertões” (CARVALHO, 2009).

A bandeira geralmente contava com um padre capelão para o culto religioso, oficiais para os atos jurídicos, escrivães para os roteiros e notícias, e demais indivíduos que levavam consigo bagagens, armas, utensílios e ferramentas e à frente, uma bandeira flutuante indicando as origens do nobre chefe (VILELA, 2007). Esses personagens que desbravam o interior do Brasil eram então chamados de bandeirantes.

A notícia de terras abundantes em ouro se espalhou rapidamente e o interesse em tentar encontrar o metal precioso moveu pessoas tanto de diversas

partes do Brasil como também de Portugal, para o interior das minas, com o intuito de fácil enriquecimento. É da divulgação de que havia ouro, em maior ou menor quantidade, que surge a expressão “minas gerais” (MARQUES, 2009).

O auge da busca pelo ouro nas Minas Gerais deu-se na época colonial até meados do século XVIII. Durante esse período, o Brasil apresentou-se como o maior produtor mundial do metal, com 840 t de ouro, cabendo assinalar que, somente em Minas Gerais na fase de apogeu (1741 a 1760), foram extraídas 187,4 t (média de 9,4 t/ano) (CALAES et al., 2008).

A busca pelo ouro e pelas pedras preciosas vai fazer surgir “os muitos caminhos” que levavam às minas (CARVALHO, 2011). Além disso, para escoar grande quantidade de ouro das minas para a corte do Rio de Janeiro, era necessária a utilização de rotas, que em seu conjunto são atualmente conhecidas como Estrada Real.

O primeiro núcleo de povoamento do “território mineiro” foi o Sertão de Cataguases, região das minas do ribeirão de Nossa Senhora do Carmo e de Ouro Preto, sendo que em 1720 foi criada a capitânia de Minas Gerais, objetivando marcar fortemente a presença da coroa, necessária para impor ordem àqueles sertões (MARQUES, 2009).

Posteriormente, outros povoamentos foram sendo formados, seja devido à exploração aurífera ou à simples passagem de bandeiras ou entradas por aquele local, dando origem a diversos municípios que conhecemos hoje.

2.1.1 Campos de Sant’Ana das Lavras do Funil: breve história de uma cidade

A Serra da Bocaina e os Bandeirantes

*Altaneira, altiva, esgue-se a serra da Bocaina
Marco sublime dos intrépidos bandeirantes,*

*Que transpuseram estas paragens do Sul de Minas
Em busca de pedras e do ouro fascinante.*

*Lavras, jazia adormecida no esplêndido leito
Quando a cobiça, sob os efeitos delirantes
Sobre ela travou-se a luta que se destina
Da sua riqueza, do subsolo que eles estava afeito!*

*Sulcos abriram: fendas enormes ferem a terra
E o ouro reluziu nas mãos duras e calejadas,
Dos desbravadores intemeratos, destemidos que [encerra
A grandiosa riqueza por eles conquistada
Fê-los prosseguir a outras paragens destinadas
Cujo único intuito era encontrar as Esmeraldas*

(MELO, 1979)

Conhecida como a terra das escolas e dos ipês e em seus primórdios denominada Campos de Sant'Ana das Lavras do Funil, a data de fundação da cidade de Lavras é um pouco confusa.

Três relatos foram achados referentes à formação do Arraial de Sant'Ana de Lavras do Funil: 1721, 1723 e 1729, sendo o mais preciso o que alude ao povoamento do local em 1721, pois os outros são citados somente como datas aproximadas (NÉMETH-TORRES, 2012). A Prefeitura Municipal de Lavras - PML (2014) considera que a cidade teve sua fundação na primeira metade do século XVIII, em 1729, sendo que seus primeiros habitantes estavam empenhados na busca pelo ouro (PML, 2014).

As riquezas naturais do município eram o ouro, que se achava espalhado em camadas em quase toda parte e no leito dos córregos, a argila de boa qualidade, algum magnético e calcários (SANTOS, 1983). O ouro foi explorado pelos antigos, como bem atestam os montes de cascalho que em toda parte se encontram, assim como as grandes escavações para a extração do mesmo (SANTOS, 1983).

Ao contrário do que muitos pensam o fundador de Lavras, o bandeirante Francisco Bueno da Fonseca não teria visitado a região pela primeira vez no

momento de fundação da cidade, sendo que sua primeira passagem pela região se deu após a Guerra dos Emboabas, em 1709, quando os refugiados paulistas teriam se deslocado às densas matas da Serra de Carrancas (NÉMETH-TORRES, 2012).

Assim, sua segunda vinda, quando ocorreu a fundação da cidade, também não foi com fins de exploração de novas terras em busca de ouro, mas devido à fuga de um confronto ocorrido em 1712 (NÉMETH-TORRES, 2012).

Após experimentar a mineração, o arraial de Lavras do Funil projeta-se na agropecuária com a presença definitiva da extensa família Bueno da Fonseca, autoridades do reino e fazendeiros criadores de gado (NÉMETH-TORRES, 2012).

O município de Lavras desenvolveu-se ao redor da capela de Sant'Ana. A construção da capela foi feita por meio de um pedido de Francisco Bueno da Fonseca enviado ao arcebispo de Mariana, Frei Manuel da Cruz, sendo que a licença para sua construção foi concedida em 1751 e sua inauguração em 1754, mas sua conclusão só foi realizada em 1810 (SILVA; PAIVA, 2008).

A passagem do arraial de Lavras do Funil a condição de vila, ocorrida em 13 de outubro de 1831, representa a emancipação política de uma freguesia através da criação de uma Câmara municipal própria (NÉMETH-TORRES, 2011).

O município de Lavras está localizado no sul de Minas e atualmente possui uma área de 564,495 km² e conta com uma população total de 92.200 habitantes (PML, 2014). Além disso, hoje a cidade faz parte do caminho velho da Estrada Real.

2.1.2 A Estrada Real

A Estrada Real foi a primeira grande articulação da Metrópole Portuguesa e sua colônia que se desenvolveu mais internamente no território brasileiro, ao longo dos séculos XVII, XVIII e XIX (BESSA, 2011). Essas estradas “cumpriram o papel de ampliar a ocupação do território, permitir um comércio mais fluido entre as vilas e cidades, ajudando a definir novos espaços de controle e fiscalização da produção” (CALDEIRA, 2009, p. 37).

A expressão “Estrada Real” não é originalmente brasileira, tendo chegado à antiga colônia a partir da metrópole portuguesa (BRASIL, 2008). Aqui teria passado a designar, da mesma forma que em Portugal, aqueles caminhos mantidos pelo Coroa, nas quais cobravam tributos pelo trânsito de pessoas, mercadorias e animais (BRASIL, 2008).

A Estrada Real era composta por três rotas (Figura 1). A primeira rota ficou conhecida como Caminho Velho, que além de muito longo, era perigoso e tortuoso (BESSA, 2011). Assim, o chamado Caminho Velho compreende o maior dos itinerários da Estrada Real. A definição do Caminho Geral do Sertão, como ficou conhecida o antigo caminho dos paulistas, deu-se pelo empenho do bandeirante Fernão Dias Pais em sua última expedição (1674-1681) (CARVALHO, 2009).

Como a dificuldade para percorrer o referido trajeto era grande foi então, construída uma nova rota para dar maior segurança e controle ao escoamento do ouro produzido. Essa rota foi denominada como Caminho Novo ou Estrada Real de Vila Rica e foi concluída em 1707, localizando-se entre o Rio de Janeiro e Vila Rica e sendo, portanto, planejada pelo governo imperial (BESSA, 2011).

A terceira rota surgiu com a descoberta de diamantes em 1700, onde atualmente se encontram as cidades de Serro e Diamantina, e é conhecida como Caminho dos Diamantes (BESSA, 2011).



Figura 1 Mapa da Estrada Real e suas três rotas: Caminho Velho, Caminho Novo e Caminho dos Diamantes
Fonte: Instituto Estrada Real - IER (2015)

Ao longo dos anos Oitocentos, as estradas reais foram perdendo o sentido fiscal que detinham no auge da economia mineradora, passando a ser consideradas tão somente bons caminhos de circulação e referências regionais a locais nos territórios que cortavam, consolidando-se assim, como “estradas

públicas”, denominação que retrata o momento em que a estrada deixa de ser propriedade do rei e passa a pertencer a toda coletividade (BRASIL, 2008).

Segundo Juste (2012), com a decadência do ouro e desenvolvimento industrial, as Estradas Reais caíram em desuso, sendo substituídas pelas malhas ferroviárias. Hoje, a Estrada Real é considerada a maior rota turística do país, compreendendo 1.630 km de extensão (IER, 2015).

Muitas cidades conhecidas de importância histórica estão inseridas nesses caminhos e foram constituídas a partir da exploração aurífera. A cidade de Lavras foi incluída no roteiro da Estrada Real somente em 2009, após um longo processo de apresentação de documentos que comprovam a importância da cidade na rota do ouro, sendo usada como entreposto de abastecimento para os bandeirantes e mineradores de Vila Rica, hoje Ouro Preto, como também travessia pelo Rio Grande, local onde foi autorizada a passagem em 1701, de pessoas e animais, sob a cobrança de pedágio (SALGADO, 2009).

2.2 As ferrovias

Implantadas no Brasil em meados do século XVIII, as ferrovias trouxeram para o país novas possibilidades, além do desenvolvimento das regiões por onde seu traçado passava. Isso repercutiu em costumes e fatos que hoje fazem parte da história brasileira.

2.2.1 Estrada de ferro no Brasil: um pouco de história

A primeira tentativa para a implantação de uma Estrada de Ferro no Brasil deu-se em 1835, quando o regente Diogo Antônio Feijó promulgou uma lei,

concedendo favores a quem quisesse construir e explorar uma estrada de ferro ligando o Rio de Janeiro às Capitais de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia (BRINA, 1983).

Apesar dos incentivos concedidos pelo reinado na época, não houve interesse pela realização de tal investimento, uma vez que o mesmo era considerado de alto risco (BRINA, 1983).

A primeira estrada de ferro brasileira, denominada Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro Petrópolis começou a ser construída somente duas décadas depois, em 1852, por iniciativa de Irineu Evangelista de Souza. Na ocasião, o idealizador da ferrovia recebeu o título de Barão de Mauá, e homenageou sua esposa, Maria Joaquina, batizando de Baronesa a primeira locomotiva a funcionar no país, construída dois anos antes na Inglaterra (LIMA, 2009).

Desse modo, em 30 de abril de 1854 foi inaugurada a primeira Estrada de Ferro no Brasil, com 14,5 km de extensão, percorridos em 23 minutos, ou seja, com 38 km/h que ligava o Porto de Mauá (no interior da Baía de Guanabara) e Petrópolis (BRINA, 1983) e era utilizada para escoar o café mineiro e fluminense. Todo o material rodante e de via permanente era vindo da Inglaterra, onde Mauá estudara as primeiras estradas de ferro inglesas (TREVISAN, 2004).

Até o final do século XIX diversas concessões foram outorgadas para a construção de ferrovias com bitola métrica, como por exemplo: Companhia Mogiana e Sorocabana, Santo Amaro, Paranaguá a Curitiba, Porto Alegre a Novo Hamburgo, Dona Tereza Cristina e Corcovado sendo que, dentre as de bitolas menores vale destacar a Oeste de Minas (DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA E TRANSPORTE - DNIT, 2015). Atualmente, o único trecho de bitola estreita em funcionamento no país e talvez no mundo esteja localizado entre São João Del Rei e Tiradentes (LIMA, 2009).

A bitola¹ com essa medida foi escolhida devido à uma recomendação técnica e também por razões econômicas e ganhou o nome de “bitolinha”, devido a sua menor dimensão quando comparada às outras bitolas existentes (SANTOS, 2009), sendo esse tipo de bitola o escolhido para ser implantado no trecho da Estrada de Ferro Oeste de Minas correspondente à cidade de Lavras – MG, inaugurado no final do séc. XIX.

2.2.2 A Estrada de Ferro Oeste de Minas

A Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM) era uma importante forma de entroncamento com a ferrovia D. Pedro II e foi inaugurada no fim de julho de 1881.

A princípio, a ferrovia tinha apenas quatro estações: Sítio, Barroso, São José Del-Rei (que teve seu nome posteriormente trocado para Tiradentes) e São João del-Rei e dois postos telegráficos, Ilhéus e Capão Redondo (VAZ, 1922). Sua inauguração contou com a presença ilustre do Imperador Dom Pedro II e da Imperatriz Dona Teresa Cristina (VAZ, 1922).

Além de atingir o Nordeste, a EFOM pretendia também atingir a região Centro-Oeste ao planejar instalar uma estação que ligava a cidade de Barra Mansa ao norte do estado de Goiás. Campos (2012, p. 108), relata como esse trecho se desenvolveu:

desde 1907 existia a Estrada de Ferro Goiás, que iniciava seus trilhos onde terminava a Oeste, em Formiga. A Oeste buscava descer a serra da Mantiqueira até Barra Mansa, na linha da Estrada de Ferro D. Pedro II e atingir o mar através de Angra dos Reis. Partindo de Lavras (1895), atingia Paulo

¹ A bitola tem como definição a distância entre os trilhos de uma ferrovia, sendo que no Brasil existem três tipos de bitola: larga (1,60m), métrica (1,00m) e mista (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2015).

Freitas em 1898; Traituba, em 1903; São Vicente, em 1912; Andrelândia, na época Turvo, em 1914; e ainda nesse mesmo ano chegava em Arantes. Resolvidos os problemas da travessia da serra, partindo de Arantes, a linha da Oeste cruzou por cima a linha que pertencera à Viação Férrea Sapucaí, em Rutilo, e se encontrou com os trilhos que vinham de Barra Mansa somente em 25 de maio de 1915. Esta ligação entre Lavras e Barra Mansa contempla o traçado defendido no documento intitulado “Linhas sobre a Via Ferrea no Sul de Minas Geraes”, de 1875, para ligação entre o sul de Minas e o Rio de Janeiro.

A partir do exposto é possível observar que a cidade de Lavras era um importante ponto para a ligação entre duas regiões de grande relevância na economia brasileira.

Coimbra (2009) relata que a primeira estação de Lavras foi inaugurada em 01 de abril de 1895, após o estabelecimento do decreto nº 9811 de 26 de novembro de 1889, que implicava na ligação entre Ribeirão Vermelho e Lavras com extensão de 9 km, sendo necessária assim a construção da ponte sobre o Rio Grande, que se deu a partir de 1892 e foi concluída em 1894.

Anos antes de sua construção, em 1822, o viajante Augusto de Saint-Hilaire parece que já previa os possíveis benefícios que um rio com as características do Rio Grande traria para a região em que ele estava alocado.

Outros rios, o Rio Doce, o Jequitinhonha e o Rio Grande, oferecerão um dia os mais úteis meios de transporte à província das Minas, que ainda é regada por uma multidão incrível de rios e regatos (SAINT-HILAIRE, 1938, p. 85).

Em 1898 a estrada ferroviária foi estendida até Carrancas e em 1926, foi inaugurado o trecho que ligava Lavras a Três Corações (COIMBRA, 2009), na qual foi construída para esse propósito a estação Costa Pinto. Em 1915, realizava-se a ligação entre Carrancas e Cedro (Passa Vinte), contemplando o trecho entre Lavras e Barra Mansa (COIMBRA, 2009).

Devido a um déficit orçamentário ocasionado pela sua grande extensão, que servia a uma zona rica, porém relativamente despovoada e também à diferença de bitola entre seus diferentes trechos, obrigando a transferência ou baldeação de mercadorias entre vagões de trechos de 0,76m para 1,00m e vice-versa, o que gerava despesas no tráfego, em 13 de junho de 1903, a EFOM foi liquidada, leiloada e adquirida pelo governo federal, passando a ser uma das maiores empresas controladas pelo Estado no país (LIMA, 2009), sendo a partir de então denominada Rede Mineira de Viação (RMV).

Em 1952, foram iniciados estudos para a formação da rede nacional, criada em 1957 pelo governo Juscelino Kubitschek, com o nome de Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), a Rede, que passou a controlar quase todas as ferrovias do país (LIMA, 2009), incluindo a RMV.

A deterioração dos serviços de trilhos no começo do século XX foi, até certo ponto, a razão para a ênfase dada ao desenvolvimento da rede rodoviária depois de 1945, através da criação do Departamento Nacional de Estradas (DNER) e do Fundo Nacional de Estradas. Outros dois momentos que auxiliaram na diminuição na quantidade de estradas de ferro no Brasil foram em 1964, devido à ditadura militar, que priorizou as rodovias em detrimento das ferrovias e em 1996, na qual o governo neoliberal de Fernando Henrique Cardoso desestatizou a malha nacional e iniciou o processo de liquidação da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima -RFFSA. Em 2009, o Brasil contava com uma malha menor que em 1925 (LIMA, 2009).

Assim, a partir da década de 1970 todo o sistema ferroviário brasileiro entra em decadência em razão da maturação e da concorrência com o sistema rodoviário (rodovias federais, estaduais e municipais) e da falta de investimentos no setor ferroviário pelo Estado e pela iniciativa privada (SILVEIRA, 2002), decadência que vem se perpetuando ainda nos dias atuais.

2.3 As Praças Brasileiras

Todas as cidades, grandes ou pequenas, têm sempre uma praça onde aconteceram fatos que, pela sua importância, trazem para aquela área um valor histórico bem maior do que o representado pela sua função urbana (FERREZ, 1983). Por isso, estudar a origem e história de uma praça é de extrema importância para o entendimento do valor que elas possuem em diversos contextos.

2.3.1 Origem das praças no Brasil

Enquanto nas cidades europeias apareciam associados a palácios, mosteiros e conventos, no Brasil, os primeiros jardins encontravam-se em propriedades religiosas ou quintais residenciais sem grande expressão (GOMES, 2007).

Gomes (2007, p. 110) ainda explica que:

durante muito tempo e, praticamente, até o século XIX, a vegetação nas cidades brasileiras não era considerada relevante, visto que, a cidade aparecia como uma expressão oposta ao rural. Havia, portanto, uma valorização do espaço urbano construído, afastado completamente da imagem rural que compreendia os elementos da natureza. Nesse período, os espaços urbanos não eram densamente ocupados, nem apresentavam de maneira gritante os problemas sociais e ambientais que atualmente se fazem presentes no seu interior.

A maioria das praças no Brasil se desenvolveu próximas a uma igreja, pois ao seu redor era deixada uma área livre (denominada largo) para a realização de festividades religiosas, e por isso a concepção desse espaço

público no imaginário dos cidadãos esteja sempre associada a um prédio religioso, uma vez que:

a praça como tal, para reunião de gente e para um sem número de atividades diferentes, surgiu entre nós, de maneira marcante e típica, diante de capelas ou igrejas, de conventos ou irmandades religiosas. Destacava, aqui e ali, na paisagem urbana estes estabelecimentos de prestígio social. Realçava-lhes os edifícios; acolhia os seus frequentadores (MARX, 1980, p. 50).

As praças, geralmente inseridas no coração das cidades brasileiras, fazem parte do cotidiano e da história de uma cidade e é por isso que muitos desses logradouros podem ser qualificados como históricos.

2.3.2 Praças históricas

No Brasil, algumas praças estão localizadas em cidades criadas em séculos anteriores e, devido à sua importância para a cultura nacional, são denominadas cidades históricas. Segundo o Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional - IPHAN (2015), as cidades e os núcleos históricos representam as referências urbanas do Brasil e são sempre cidades tradicionais, marcadas por cenários urbanos diferenciados, relacionados com manifestações culturais tradicionais e com eventos históricos.

A maioria dessas cidades foi originada a partir da exploração de metais preciosos, no contexto do estado de Minas Gerais. A religiosidade dos mineradores era intensa e ao encontrar ouro construía pequenas capelas próximas aos locais de extração ou, às vezes, apenas altares com a imagem de algum santo. No entorno dessas capelas os núcleos eram formados, denominados “arraiais” (TEIXEIRA, 2009).

No tocante à sua forma, as praças raramente eram de uma regularidade perfeita (GUIMARÃES, 2004). Mesmo quando relativamente quadrangulares,

como o “Terreno de Jesus” e o “Colégio dos Jesuítas”, ambas em Salvador, os alinhamentos não eram seguidos à risca e um ângulo avançava sobre o terreno, respectivamente (GUIMARÃES, 2004).

Isso aconteceu possivelmente porque as cidades brasileiras possuem como característica um traçado irregular devido à falta de planejamento em sua constituição, o que é atribuído à colonização Portuguesa, sendo justamente essa diversidade do traçado urbano que propiciou a riqueza paisagística encontrada nas cidades coloniais do território português ultramarino (CALDEIRA, 2010).

Ao longo da história urbana brasileira, as praças desempenharam papéis diferenciados na sociedade. Ora civicamente, ora militarmente, esses logradouros se destacavam nas cidades pelas funções que exerciam (GOMES, 2007). Durante muito tempo, funções como essas deram o significado a esses espaços públicos, tidos como o símbolo do poderio estatal e religioso (GOMES, 2007).

Com o desenvolvimento da sociedade, a praça passa a perder sua função uma vez que as manifestações de ordem militar e religiosa passam a ocupar as grandes avenidas, sendo possível, portanto, implantar em seu interior a vegetação, valorizando-se apenas seu aspecto ambiental em detrimento de seu caráter histórico e cultural. Era a noção de salubridade urbana, introduzida pela cultura científica do século XVIII, que atribuiu à vegetação uma função além do sentido pitoresco ou romântico que a arte impusera sobre a paisagem natural (SEGAWA, 1996).

Hoje, as praças são unidades urbanísticas fundamentais para a vida urbana e seu modo de tratamento e uso indicam o nível de civilidade de seus usuários e o exercício dos direitos e deveres de cidadania nela vivenciados (SILVA; PAIVA, 2008).

Entretanto, sua principal finalidade tem sido atualmente desprezada ou esquecida por muitos cidadãos, pois diante das possibilidades de lazer oferecidas pelas novas tecnologias, e pela midiatização em geral à sociedade contemporânea, espaços públicos como as praças se tornam pouco frequentados, pois as grandes cidades capitalistas não garantem a segurança da população e se estruturam pela divergência entre o público e o privado (GOMES, 2007).

Além disso, o medo associado à violência urbana, que inicialmente era vinculado às grandes cidades, apresenta na atualidade, generalizações na realidade e no imaginário também das médias e pequenas cidades (MENDONÇA, 2007), fato esse que vem alterando costumes e repercutindo na sua desvalorização dos jardins públicos em todos os sentidos.

Associado a isso, ocorreu também que muitos exemplares de jardins que se encontravam na malha urbana foram perdidos ou depredados, seja por interesses políticos e especulativos ou por desconhecimento de seus administradores e do próprio público (ANDRADE, 2008).

Segundo De Angelis e De Angelis Neto (2004), no Brasil, embora não se disponha de volume consistente de pesquisas sobre seus jardins históricos, seja de propriedade pública e/ou privada, constata-se que os exemplares existentes são, geralmente, desconhecidos do grande público e, em sua maioria, não valorizados.

Segundo André (2008), é necessário promover a valorização do espaço urbano igualando-o ao monumento, visto que a sua valorização histórica e artística, contribuirá para uma consciência patrimonial com a clara intenção de promover a sua conservação, promovendo por sua vez o gosto de identificação com esse espaço. Deve-se assim fomentar a participação cívica dos habitantes através do processo participado de conhecimento histórico, como forma de avaliação e apropriação da paisagem cultural (ANDRÉ, 2008).

Com a finalidade de trazer à tona novamente o afeto de atores e artistas por esses jardins é que são feitas intervenções. Dentro da história da ideologia da preservação, a definição de diretrizes distintas para a conservação e restauração de jardins data do final da década de 1970 (ANDRADE, 2008), uma vez que no passado a noção de Patrimônio Cultural se restringia somente aos monumentos edificados, uma vez que os jardins eram relegados ao segundo plano, por serem considerados uma arte menos complexa.

Segundo a Carta de Juiz de Fora (2010), o conceito de Patrimônio Cultural abrange a paisagem e outros exemplos de sua interação com a natureza. O jardim destaca-se, entre as demais categorias do patrimônio cultural, por apresentar laços em comum com o patrimônio natural e por sua estreita ligação com a qualidade de vida na cidade (ANDRADE, 2008).

2.3.3 Intervenção em jardins históricos no Brasil

Constituído principalmente por vegetação, e como tal deteriorável e renovável, o jardim histórico exige regras específicas para sua conservação e manutenção, entretanto, apesar da vegetação ser o elemento mais exigente, não significa que devemos deixar em segundo plano os outros componentes do jardim (DE ANGELIS; DE ANGELIS NETO, 2004). Esses jardins comportam obras de arte (esculturas, edificações e tantas outras) as quais, com a vegetação, compõem o conjunto desses espaços; não há como e nem se deve dissociar um elemento do outro (DE ANGELIS; DE ANGELIS NETO, 2004).

De Angelis e De Angelis Neto (2004) ainda salientam que tal jardim é diferente de um jardim histórico, pois, se o primeiro permite a livre expressão do projetista, no segundo esse comportamento não é permitido; a liberdade de (re)projetar e intervir reduz-se a zero.

As praças são locais que sempre estão presentes no cotidiano das pessoas e onde a formação histórico/cultural de uma cidade está ligada a esses espaços. Elas podem ser inseridas dentro dos jardins históricos e, dessa forma, contribuem para a memória e identidade de um povo, podendo ser considerados como herança cultural e monumento vivo (ANDRÉ, 2008).

O cuidado com jardins históricos é tarefa bastante complexa que exige a tomada de decisões, envolvendo muitas operações, sob a responsabilidade de diferentes especialistas (OLIVEIRA, 2007). Dentre as possíveis intervenções a serem feitas em jardins, para que os mesmos permaneçam com sua originalidade e características, podem-se destacar duas: a restauração e a restituição.

A restauração é a ação de recuperação e reintegração de partes ou de todos os elementos de um bem cultural móvel ou imóvel com o objetivo de preservação (OLIVEIRA, 2007). As intervenções de restauração nos jardins históricos têm a finalidade de garantir a unidade e permanência no tempo dos valores que caracterizam os conjuntos, por meios e procedimentos ordinários e extraordinários (OLIVEIRA, 2007).

A restituição é o conjunto de operações para a recuperação das condições originais do bem cultural, em respeito ao espírito da época, seja por remoção de partes espúrias ou por reconstrução de partes, supostamente originais, já degradadas ou desaparecidas (OLIVEIRA, 2007).

Outras ações que visam salvaguardar os bens culturais identificados, salvaguardados e protegidos são: identificação, planejamento, proteção, conservação, revitalização, manutenção, entre outras (DELPHIM, 2005).

Os jardins históricos são o mais rico exemplo de testemunho da relação entre a cultura e a natureza, testemunho que se preserva no caráter das intervenções realizadas no local e no estado de espírito dos que dele usufruem.

Preservá-los é um ato de respeito à vida, ao equilíbrio ambiental, à obra e ao legado humano (DELPHIM, 2005).

3 METODOLOGIA

O trabalho centrou-se no período compreendido entre 1721 (ano de fundação do município de Lavras) a 2014. Foi realizada uma análise da evolução histórico-cultural e paisagística da Praça Dr. José Esteves, baseando-se nas transformações morfológicas da ocupação do espaço e das representações sociais encontradas. A pesquisa foi orientada pela metodologia qualitativa, em busca de contextualizar o universo investigado.

No percurso para a coleta de dados, foram desenvolvidas as seguintes modalidades de ações: pesquisa de campo com visitas e conversas previamente agendadas com pessoas que vivenciaram esse espaço a várias décadas; levantamento documental; pesquisas bibliográficas e fotográficas.

A metodologia utilizada para estudo da evolução histórico-cultural envolveu as contribuições teóricas de Delphim (2005), Lassus (1994) e Luginbuhl (2006) e foram combinadas para integrar a fundamentação teórica da pesquisa.

Segundo Lassus (1994), por meio da análise inventiva é possível identificar os processos de evolução física e as práticas do lugar, interpretando os dados naturais, patrimoniais e sociais do mesmo. Isso implica em discernir o que seria mais apropriado na relação específica entre o lugar e suas práticas sociais.

A análise subjetiva de Luginbuhl (2006) revela valores estéticos, fenomenológicos ou simbólicos. Esse método se fundamenta na hipótese segundo a qual as paisagens e suas representações apresentam valores que são atribuídos pelas populações, artistas ou ainda por escritores que identificaram os atributos estéticos ou simbólicos em suas obras.

Delphim (2005) considera os aspectos singulares de cada jardim, fazendo com que cada um tenha uma evolução particular e soluções próprias.

O levantamento bibliográfico foi realizado em bibliotecas da cidade de Lavras e São João Del Rei, nos arquivos públicos, em relatos de viajantes estrangeiros e jornais municipais. Paralelamente, foi realizado o levantamento iconográfico, por meio de fotos, gravuras, projetos e pinturas que ajudam a elucidar as transformações desse espaço, seja situando no tempo os fatos registrados bibliograficamente ou desvendando acontecimentos registrados por meio de imagens.

As entrevistas informais, efetivadas com agendamento, buscaram atender à uma lógica pessoal de construção da narrativa referenciadas por palavras-chave genéricas.

O relato livre é considerado apropriado na pesquisa qualitativa por favorecer a compreensão das relações sociais e das experiências de sujeitos biograficamente situados no mundo, tendo o contexto de suas vidas mesclado às circunstâncias passadas, presentes e futuras (CASTRO, 2009). As entrevistas informais contribuíram com dados e informações ainda não registrados em documentos ou imagens, mas constituintes da memória dos habitantes da cidade.

Com todas essas informações foi então reconstruída a história da praça Dr. José Esteves de forma direta, considerando a cronologia da evolução da mesma.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Fundada por bandeirantes, a cidade de Lavras traz em sua denominação a consagração da exploração aurífera. Com o resultado do desenvolvimento da cidade não somente focando a busca de metais preciosos é que nasceram costumes, fatos e lugares marcantes, como por exemplo, os relacionados ao bonde e à ferrovia.

4.1 O Bonde

No início da primeira década do século XX, mais precisamente no governo municipal de Álvaro Botelho, em 1910, foi projetada a construção de uma linha de bondes.

Apesar da previsão de inauguração do bonde ser datada para o dia 15 de outubro de 1911, só ocorreu seis dias depois, em 21 de outubro. O acontecimento sucedeu-se na "estaçãozinha" situada na extinta Praça Barão de Lavras e ligava a Estação da Oeste à Rua Dr. Chagas Dória (ACRÓPOLE, 1994) (Figura 2).



Figura 2 Inauguração do serviço de bondes em frente à extinta Estação de Bondes (1911)

O primeiro trajeto feito pelo bonde iniciava a partir da antiga distribuidora, local onde funcionavam as máquinas responsáveis por proporcionar a força necessária para o bonde se movimentar, além de servir como garagem e oficina dos mesmos (GOMIDE, 2003) e onde atualmente se localiza a agência da Previdência Social, descendo até a estação de trem, onde iria “buscar a diretoria da Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM), autoridades locais e representantes de todas as classes sociais” (ACRÓPOLE, 1994), como por exemplo, o coronel Augusto Salles, prefeito da cidade.

A rota primitiva e rotineira do bonde era: estação da EFOM, Avenida Pedro Salles, Praça Dr. Jorge, Rua Barão do Rio Branco, Rua Sant’Ana, Rua Cincinato de Pádua, Praça Dr. Augusto Silva, Rua Francisco Salles até a esquina da Rua Chagas Dória (ACRÓPOLE, 1994). Ao chegar ao ponto final, os bancos eram virados para então fazer uma nova viagem no sentido contrário (ACRÓPOLE, 1994).

Ressalta-se que antes mesmo da inauguração da linha de bondes, em 9 de fevereiro de 1911 o jornal Folha de Lavras anunciava que os trilhos seriam

assentados “até as proximidades do Cruzeiro, antigo morro da força” (ACRÓPOLE, 1994). Esse morro, que se localiza no bairro Cruzeiro do Sul, ganhou seu nome devido à colocação de um cruzeiro no local onde era e ainda é considerado como um dos mais altos da cidade. Acreditava-se que implantar um ponto final naquele local, onde a vista era belíssima, iria conferir um caráter turístico ao lugar, sendo o mesmo comparado pelo jornal Folha de Lavras a uma das sete maravilhas do mundo moderno, o Corcovado:

Será o nosso passeio do Corcovado. D’alli se descortinam panoramas belíssimos. Ao norte e ao oeste as ubérrimas mattas que margeam o Rio Grande, ao sul a leste, as serras de Lavras, Ingahy, Bocaina, com suas formas bizarras, extasiam o observador. Já estou vendo muita gente vir a Lavras, só para fazer passeio ao Cruzeiro (ACRÓPOLE, 1994).

O assentamento do bonde foi visto com grande contentamento pela comunidade lavrense. Diferentemente do que muitos pensam em relação a esse fato, o bonde não foi locado simplesmente para trazer progresso ao município (STIEL, 1984), mas sim para reparar um erro de planejamento que era considerado grave na época. A implantação de uma estação ferroviária longe do centro urbano era inadequada. A fim de repará-lo e evitar desse modo problemas futuros, foi projetada na época a construção de uma linha de bondes (STIEL, 1984).

O jornal O Município (OS BONDES, 1921) relata que um grande benefício trazido por sua implantação seria o povoamento do bairro da estação da EFOM, pois desse modo se tornaria “mais fácil e rápida a comunicação entre a cidade e aquele bairro, sem com que, os habitantes dali se vissem quase segregados da convivência da cidade, pois que, além da distância há uma rampa embora de pequeno declive, mas extensa e cuja extensão é apenas a distância entre a estação e o centro municipal que é, aqui, por sua vez, o centro

comercial.” A referida rampa é o popularmente conhecido Morro da Estação, o qual era citado na poesia de Arnaldo Barbosa (data desconhecida):

O trem de ferro, faze-o
Silvar, ó machinista
Que bello palacete do gymnásio
Quase inteiro se avista.
É íngreme a subida
Que todo o resto da cidade esconde...
Porém diamante uma descida:
Vae tão suave o bonde...
Não se enxerga a cidade, num planalto,
Linda como um sorriso...
Fica no alto,
Entre árvores em flor, como era o Paraíso...

Além da conexão realizada entre as duas partes extremas da cidade, o bonde tinha como outros benefícios: carregar os trabalhadores da zona sul para a zona norte e vice versa e fazer o transporte dos passageiros que chegavam pela estação com suas malas e pertences.

Um uso do bonde não muito comum e curioso, mas que os lavrenses adequaram a sua necessidade era o de relógio (ACRÓPOLE, 1994). Na ausência de um relógio público para os transeuntes, o bonde fazia as vezes do mesmo, já que os cidadãos decoravam os horários o qual o bonde circulava e desse modo, ao ouvir o barulho do bonde em movimento sabiam qual a hora exata do dia. O próprio jornal diz que “não temos um relógio público, mas em compensação, temos com o que sanar, mais ou menos, essa grande e irreparável falta.”.

Durante seus 56 anos de trabalho, o serviço de bondes foi diversas vezes ameaçado devido às modernidades que chegavam ao município e que atraíam a curiosidade e o interesse das pessoas. Exemplo disso eram os automóveis ou os transportes públicos, que por se tratarem do conforto, comodidade e até mesmo da novidade, faziam com que o antigo meio de transporte fosse deixado de lado provisória ou permanentemente (Figura 3) (ALVES, 2005).



Figura 3 Descarrilamento de bonde conduzido pelo Sr. Sinésio em frente à Pensão Avenida, localizada na Avenida Pedro Salles (1930)

É interessante salientar que, à medida que o bonde subia a cidade, saindo da Estação e seguindo para a direção Sul, todo o seu caminho envolvia as principais praças da cidade existentes à época: Praça Dr. Jorge, Praça das Mercês (atual Monsenhor Domingos Pinheiro), Praça Barão de Lavras, Praça Municipal (hoje Praça Dr. Augusto Silva) e Praça da Bandeira (atual Praça Leonardo Venerando) (Figura 4).

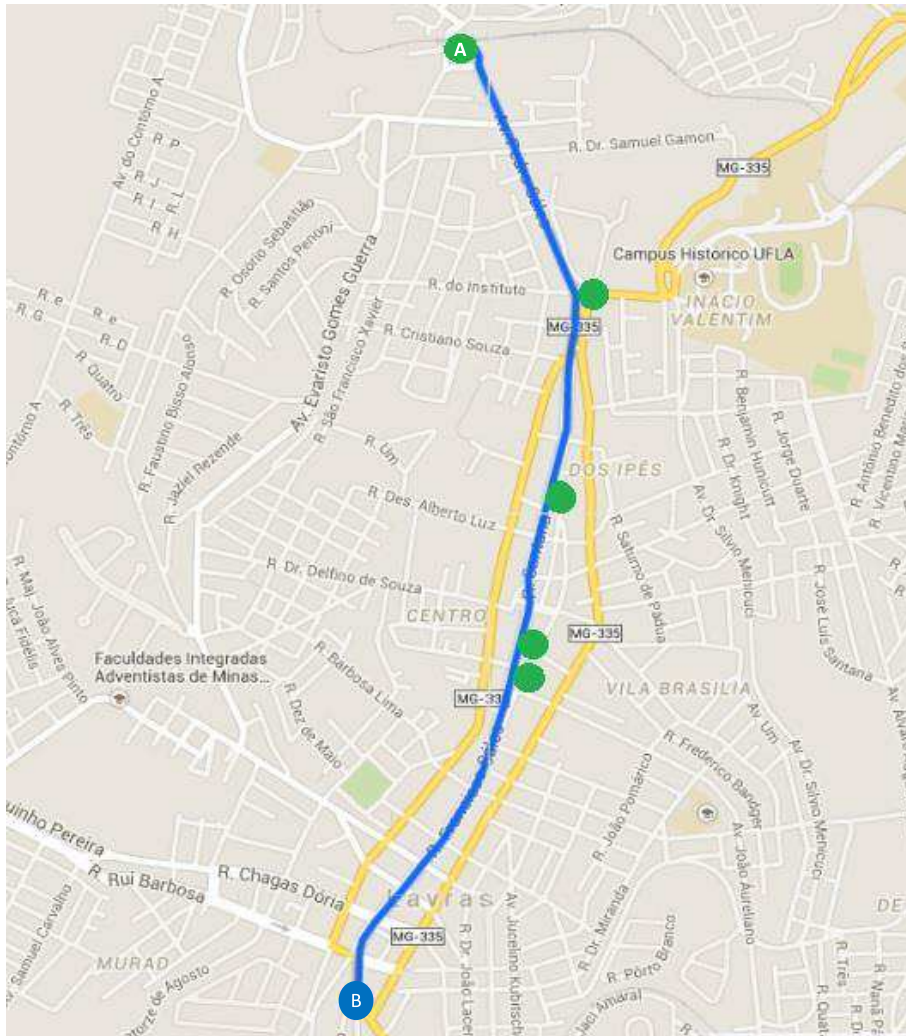


Figura 4 Roteiro do antigo bonde envolvendo as principais praças de Lavras

Legenda: ● Praças ● A Ponto de Partida ● B Ponto de chegada

— Rota do bonde

A Praça Barão de Lavras, hoje já não mais existe, mas era considerada de extrema importância, não devido só a sua beleza como também pela sua

excelente localização, uma vez que “os antigos certamente previam o papel que aquela praça representaria na vida futura de Lavras, uma vez que ali convergem diversas ruas” (AMARAL, 1952). A praça ainda era comparada ao “coração de Lavras”, pois no entorno daquele local girava a vida da cidade (AMARAL, 1952).

Além da sua utilidade para abrigar os passageiros, a estação apresentava outra grande utilidade pública: informar o horário por meio do seu relógio colocado na parte superior do edifício, relógio esse que já havia pertencido à antiga cadeia pública da cidade e foi transferido para estação de bondes após a demolição do antigo prédio (Figura 5). A presença de um relógio na fachada de prédios relacionados à ferrovia era quase uma regra acontecer nas construções datadas do final do séc. XIX.

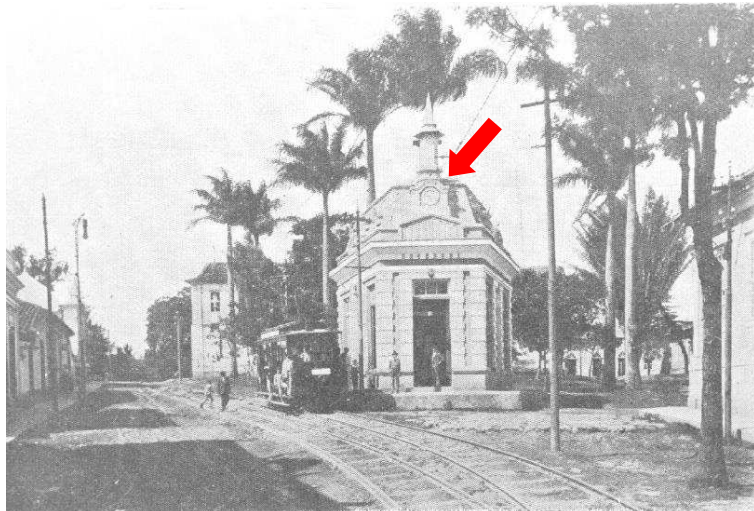


Figura 5 A Estação de bondes, localizada na Praça Barão de Lavras, com seu famoso relógio (1911) (sinalizado na figura)

Após muitos anos de trabalho o serviço de bondes entrou em decadência, ao ponto dos existentes não se prestarem para o serviço ao qual se destinavam

(ACRÓPOLE, 1994). A solução foi pedir novos carros emprestados. Assim o Departamento de Bondes de Belo Horizonte fez a doação a Lavras de dois novos carros em ótimo estado (Figura 6) (ACRÓPOLE, 1994). Desse modo, foi possível realizar a reinauguração do serviço de bondes, que aconteceu em 10 de julho de 1965.

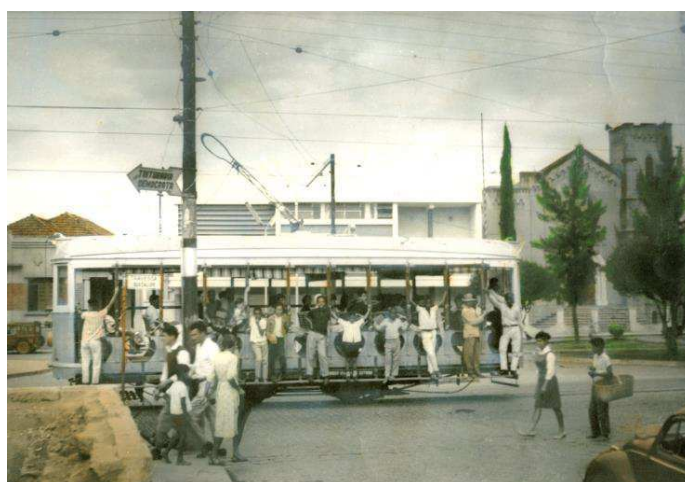


Figura 6 Bonde doado pela administração de Carone, na época Prefeito de Belo Horizonte, a Lavras (Segunda metade de 1960)

Só que mais tarde foram devolvidos a Belo Horizonte e assim, o antigo carro que fora desativado e guardado na Distribuidora foi posto em movimento novamente (BONDE, 1999) e, no dia 8 de novembro de 1967 “pela última vez, cheio de estudantes, transitou pelas ruas de Lavras indo parar na Estação da EFOM” (ACRÓPOLE, 1994) (Figura 7).

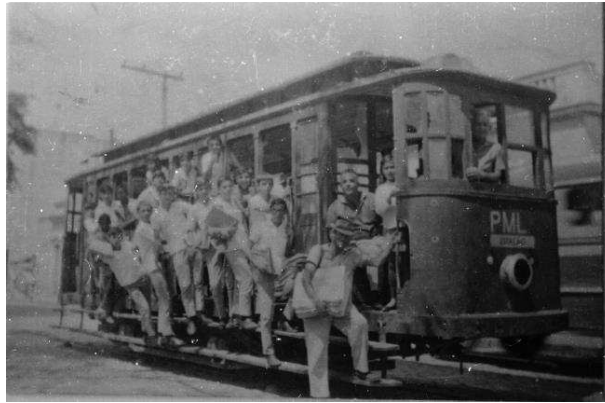


Figura 7 Última viagem do bonde antes de sua desativação (1967)

Durante muito tempo, o antigo bonde ficou parado e esquecido em frente à Estação de Lavras, próximo ao portão dos antigos escritórios da RFFSA, sendo depreciado pela ação do tempo (ÊLE, 1968) (Figura 8). A situação era descrita da seguinte maneira: “hoje ele está lá, sem a compreensão da geral atual, que o malha como um balão que despencou do céu (...)” (BONDE..., 1968).



Figura 8 Bonde após sua desativação, esquecido entre antiga Estação e a Praça Dr. José Esteves (1967)

O bonde, que deveria servir como peça de museu, continuava servindo como alvo de vândalos, sendo todas as peças de metal arrancadas e os bancos arrebitados (BONDE..., 1968).

Foi então que Silvio do Amaral Moreira, personagem lavrense, vendo o estado crítico do bonde, pediu a doação do mesmo para o ainda em construção Museu Regional de Lavras (ACRÓPOLE, 1994).

Depois de autorizada a doação pela VFCO - Viação Férrea Centro Oeste (BONDES..., 1967), o decadente bonde sofreria reparos e seria exposto na Praça da Dr. José Esteves (BONDES..., 1967) se tornando um monumento para o local.

O veículo foi então removido para o pátio do Instituto Gammon, mas permaneceu esquecido por todos e desmanchado por ordem da administração daquele colégio. Seus pedaços foram vendidos como ferro velho, não sendo o projeto de Bi Moreira colocado em prática (ACRÓPOLE, 1994).

O esquecimento do valor desse símbolo de Lavras por meio da população era o reflexo da própria tecnologia e modernidade que a cidade experimentava naquele momento. A cidade começava a conhecer a sensação da velocidade por meio de veículos automotores e logo o meio urbano tinha que ser readequado para receber esse tipo de veículo. Em adicional, o município estava se preparando para festejar seu centenário de emancipação que ocorreu em 1968, o que era visto por muitos como um momento para realizar as melhorias requeridas (POSTES..., 1968).

Foi assim que logo após a desativação dos serviços do bonde, prontamente iniciou-se o processo de retirada dos trilhos (Figura 9) (TRILHOS..., 1968) e depois de seus postes (POSTES, 1970). O serviço seria feito junto à colocação de canteiros centrais na Avenida Pedro Salles (BONDES..., 1967).

Assim, com a retirada dos trilhos e a construção daquele canteiro, veremos algo de concreto e realizado com objetividade e com benefícios reais, tornando nossas ruas desimpedidas daqueles trilhos, hoje inúteis, aliviando o trânsito de veículos e também os pedestres que, não raras vezes, tem que parar, esperando que o veículo passe, cuidando-se para que não o veja desviado em cima de si pelos trilhos, principalmente quando molhados (BONDES..., 1967).

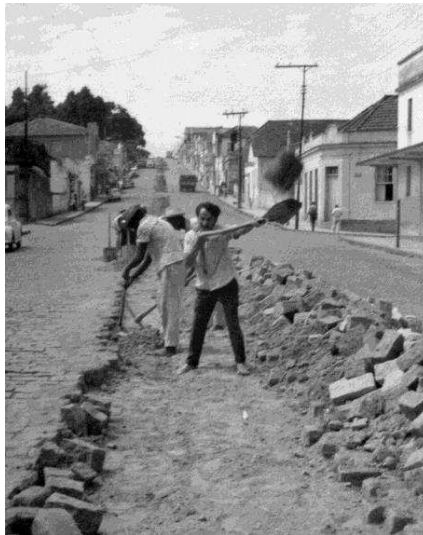


Figura 9 Retirada dos trilhos do bonde na Avenida Pedro Salles (1968)

A construção dos canteiros centrais que a princípio se mostravam como um benefício, logo se tornou alvo de críticas. Construindo-se os canteiros, a via ficaria com sua área reduzida, dificultando o intenso fluxo de carros que por ali passavam (Figura 10) (AVENIDA, 1969; EM VIAS..., 1969). Com todas as reclamações e críticas, a municipalidade declinou e não realizou a obra.



Figura 10 Construção de canteiros no lugar dos antigos trilhos do bonde, na altura do antigo castelinho da Avenida Pedro Salles (1969)

Apesar do processo de esquecimento pelo qual o bonde passou, em 1997 a intenção de Bi Moreira, que era colocar em exposição na Praça da Estação o antigo bonde que por anos serviu a população de Lavras, é substituída por outro veículo, a Maria Fumaça.

4.2 De Morro da Estação à Avenida Pedro Salles: a menina dos olhos da Zona Norte de Lavras e suas adjacências

Ninguém sabe por que razões Lavras se desenvolveu assim, nascendo lá embaixo no vale e logo correndo ladeira acima para se espichar mais ainda lá no alto onde os ventos sopram mais fortes e mais frios e onde o planalto começa a estender as suas planuras na direção do morro distante e cheio de sol. O certo é que, já no princípio do século, Lavras ia da Praça da Estação até à Estação Costa Pinto com poucas opções marginais. Isso explica, de certo modo, a divisão simbólica

que se fazia da cidade em rua de cima e rua de baixo (MEMÓRIAS..., 1976).

As principais indústrias lavrenses e outros grandes empreendimentos encontravam-se localizados na rua “de baixo” da cidade ou próximos a ela, um local movimentado devido à ida e vinda de trabalhadores e moradores dessa área. A via de acesso principal era feita pelo antigo Morro da Estação (Figura 11), que passou a ser chamada de XX de Julho e hoje é denominada Avenida Pedro Salles (CICARELLI, 2014).



Figura 11 Avenida Pedro Salles ainda com os trilhos do bonde (1950)

A mudança da nomenclatura ocorreu mediante o decreto lei nº12, de 10 de dezembro de 1939. Na ocasião, a Praça da Estação também recebeu novo nome: Praça Dr. José Esteves (CICARELLI, 2014).

Além do bonde, o Morro da Estação também era conhecido por um frondoso jatobá, que fazia divisa entre a calçada e o muro do Instituto Presbiteriano Gammon (Figura 12). Os lavrenses costumavam dizer que “metade

do tronco para dentro do paredão, metade para a rua, era como que o símbolo de união entre Lavras e o Instituto (Presbiteriano Gammon) (MOREIRA, 1969)”.



Figura 12 O jatobá que ficava entre o Instituto Presbiteriano Gammon (IPG) e a Avenida Pedro Salles e era símbolo da integração entre Lavras e o IPG (1920)

Muito admirada, a árvore se tornou um ícone dos estudantes e moradores da região. Segundo o historiador lavrense Bi Moreira, o jatobá era um importante símbolo:

(...) A um aluno que demorava a terminar o curso, dizia-se: vai fazer companhia ao jatobá. Ao que era robusto, observava-se: é forte como o jatobá. Aquele que se caracteriza pela mansidão e pela bondade de coração, dirigia-se a frase: é calmo e generoso como o jatobá, que a toda gente dá o agasalho de sua sombra. Ao estudante que resolvera estudar depois de velho, dizia-se em tom de pilhéria: ajudou a plantar o jatobá...

O jatobá...o jatobá era tudo. Era ponto de reunião dos alunos, após as refeições e nos intervalos das aulas. Era ponto de encontro: V. me espere ao pé do jatobá, ouviu? Era ponto de espera do bonde: quando este, nos dias quentes, vinha subindo, em marcha vagarosa, o

morro da estação, a sombra do jatobá era um lenitivo para o candidato à subida.

(...) O jatobá era tudo. Era, não é mais. Acabou, como se vão acabando as coisas boas e pitorescas da nossa Lavras. Sem um protesto, apenas com o gemido inconsequente de cada galho que caía, desapareceu para sempre o jatobá (...)

(...) - Velho jatobá do Ginásio, que eras um enfeite insubstituível no topo do morro da estação e que eras como uma sentinela avançada do Instituto Gammon: Paz aos teus frutos maduros e condenação eterna ao machado que, em nome do progresso, te derrubou! (MOREIRA, 1969, p. 10).

No ano de 1925 Lavras recebe um empreendimento localizado na zona norte da cidade que viria então a gerar vários empregos. A Cia. Fabril Mineira, anteriormente conhecida como “Companhia Fiação e Tecidos União Lavrense”, inaugurada em 1886, resolve se instalar em Lavras (COMPANHIA..., 1981).

O local escolhido para a construção da nova fábrica foi próximo da Estação da EFOM, num terreno de 16.592 m², para facilitar o escoamento de mercadorias (Figura 13).

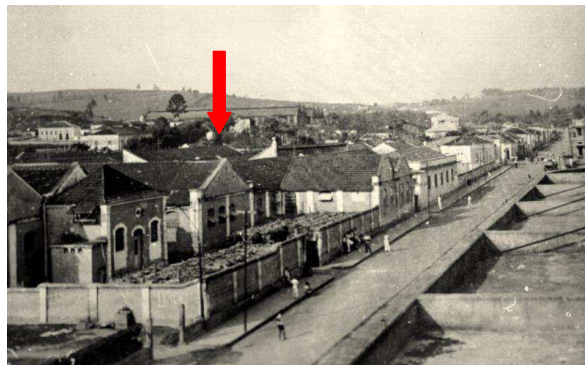


Figura 13 A Companhia Fabril Mineira, instalada na Avenida Vaz Monteiro, zona norte de Lavras. Ao fundo, é possível observar os galpões das oficinas da antiga Estrada de Ferro Oeste de Minas

A Cia. Fabril Mineira, que além da produção de tecidos fornecia também material para construção civil, resolve fechar suas portas e finalizar suas atividades em 1991 (FABRIL..., 1991).

Além da Fabril, a Zona Norte abrigava do outro lado do túnel da estação, outra fábrica: a Indústria Matarazzo, responsável pela fabricação de manteigas (SILVA; TEIXEIRA, 2014). Entretanto, o estreito túnel era um empecilho para que a produção fosse escoada de maneira adequada e, esse foi um dos motivos para o fechamento da fábrica, que posteriormente deu lugar à Mardel, fábrica de peças para carros.

Essa avenida lavrense ainda servia para a realização da “calourada” dos alunos da antiga Escola Superior Agrícola de Lavras. No ano de 1978, alunos da referida instituição tiveram como atividade de boas-vindas de chegada à instituição a realização do plantio de árvores na avenida (ÁRVORES..., 1978).

Na Avenida Pedro Salles, ainda estão alocados diversos prédios relacionados com a ferrovia. O prédio hoje abriga o atual edifício da Secretaria de Desenvolvimento Social e foi doado pela RFFSA para o poder municipal em 1997.

Havia também o antigo Hotel Oeste, Sul Hotel e Pensão Avenida (Figura 14), onde por muitos anos se hospedaram diversos viajantes que utilizavam a via férrea.



Figura 14 (a) Fachada do Hotel Oeste, localizado na Praça Dr. José Esteves (b) Lateral do prédio da Pensão Avenida, localizado na Avenida Pedro Salles

Com o passar do tempo e a decadência dos empreendimentos situados na zona norte da cidade, como o fechamento da Fabril Mineira e a privatização da RFFSA, a Avenida Pedro Salles teve o seu comércio reduzido, assim como sua importância no cenário municipal.

4.3 Coronel Pedro Salles

A instalação de luz elétrica, a primeira agência bancária de Lavras, o Banco de Crédito Real de Minas Gerais, o jardim da Praça Dr. Augusto Silva e o calçamento de Lavras, inauguração da linha de bondes, instalação do telégrafo; a implantação do primeiro Grupo Escolar, a ligação férrea de Lavras a Barra Mansa, a construção das oficinas da Rede, a inauguração do Teatro Municipal, entre outras (ANDRADE, 2002) foram algumas das realizações do lavrense Pedro Salles, que administrou a cidade de Lavras nos triênios de 1905-1909 e 1912-1915, além do quadriênio 1935-1939.

Exerceu também os cargos de vereador, presidente da Câmara, prefeito municipal, membro efetivo do Conselho Fiscal do Banco Mineiro do Café e secretário administrativo da Santa Casa de Lavras.

Filho de Firmino Antônio Salles e Ana Cândida Salles, ele nasceu em Lavras no dia 29 de junho de 1870 (ANDRADE, 2002).

Foi casado com Maria Augusta Penna Salles. O casal teve seis filhos: Luiz, Alcides, Olga, Eunice, Valdomiro e Pedro e veio a falecer no dia 19 de outubro de 1963.

É devido a grande importância do seu trabalho na cidade de Lavras que hoje a principal rua da zona norte – o antigo Morro da Estação - leva o seu nome.

4.4 A Estação de Lavras

Lavras possui três estações ferroviárias: a principal, localizada na Zona Norte; a estação Costa Pinto, situada na Zona Sul; e a Engenheiro Bhering (mais conhecida como Prudente), instalada na saída de Lavras para São João Del Rei, próximo à BR-265. Tanto a primeira quanto à última possuem suas próprias oficinas, entretanto a única ainda ativa é a de Engenheiro Bhering.

A construção do primeiro trecho que conectava Lavras a uma ferrovia foi estabelecido pelo decreto nº 9811 de 26 de novembro de 1889, que implicava na ligação entre Ribeirão Vermelho e Lavras, com extensão de 9 km. Para tanto foi necessária a construção da ponte sobre o Rio Grande, cuja obra se iniciou em 1892 e foi concluída em 1894.

Além da estação em si, foi construído o prédio que serviria como o escritório da EFOM (Figura 15). A construção ainda existe e preserva suas características originais.



Figura 15 Escritório da Estrada de Ferro Oeste de Minas, localizado na Avenida Pedro Salles, próximo a Estação e a Praça Dr. José Esteves

Uma das hipóteses levantadas por historiadores para a construção de uma estação em Lavras seria as constantes cheias do Rio Grande, que prejudicavam ou impediam o tráfego dos trens no município de Ribeirão Vermelho, sendo então a sua construção uma excelente alternativa para a resolução do problema (CAMPOS, 2014).

O primeiro prédio da Estação de Lavras foi inaugurado no dia 01 de abril de 1895 (Figura 16) e era constituído por apenas um pavimento. O projeto arquitetônico foi feito pelo engenheiro Américo Paiva (COIMBRA, 2009). Nos anos subsequentes, a estação passou por mais três reformas.

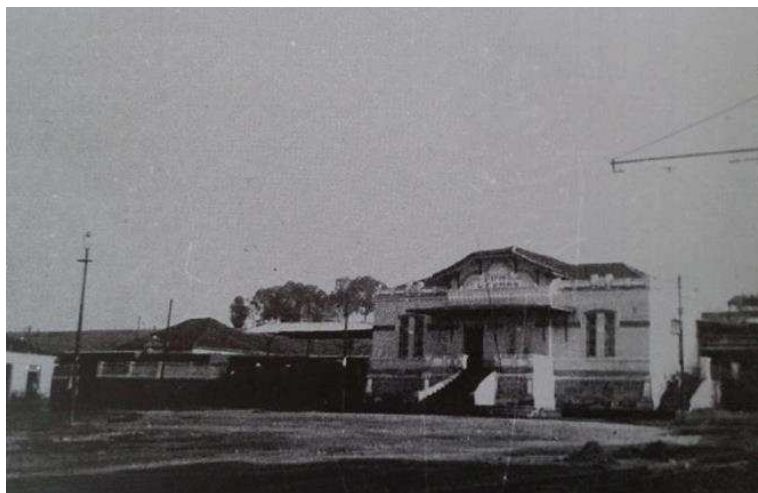


Figura 16 O primeiro prédio da Estação de Lavras, concluído em 1895
Fonte: Coimbra (2009)

A primeira das reformas do edifício ocorreu quase dezenove anos após sua inauguração (Figuras 17), sendo concluída e reinaugurada em 11 de janeiro de 1914 (COIMBRA, 2009). Assim, a edificação que possuía apenas o pavimento térreo, ganha nesse momento seu primeiro andar, onde funcionava o consultório médico.

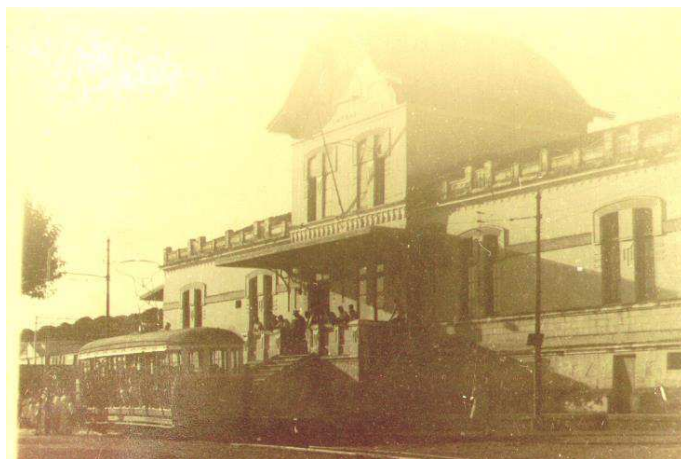


Figura 17 Prédio da Estação de Lavras após sua primeira reforma (1910)

Posteriormente, uma nova ampliação foi necessária, uma vez que, após a construção da linha para Três Corações, o movimento de passageiros aumentou consideravelmente, obrigando a EFOM a ampliar a estação, fato esse ocorrido em 1929 (COIMBRA, 2009). A ampliação não alterou sua fachada (Figura 18).



Figura 18 A Estação de Lavras após sua ampliação, na década de 1930, que não alterou sua fachada (1940)

O edifício, além de abrigar os passageiros que chegavam de viagem, ainda servia de alojamento, principalmente para os telegrafistas da Rede, que trabalhavam no local onde hoje sedia a Secretaria de Desenvolvimento Social (GOMIDE, 2003).

No início de 1969, a VFCO, empresa que surgiu a partir da incorporação da Estrada de Ferro Bahia - Minas e Estrada de Ferro Goiás (MUNDIM, 2011), anuncia a terceira reforma da antiga estação (ESTAÇÃO..., 1969a; TEREMOS, 1969), pois o local não possuía boas condições para abrigar os usuários, inclusive os funcionários da VFCO, que não encontravam no local um ambiente adequado para exercício de seu trabalho (Figura 19). A medida foi vista com grande apreço pela população de Lavras, que avaliavam a construção como muito obsoleta para a época (ESTAÇÃO..., 1969a).

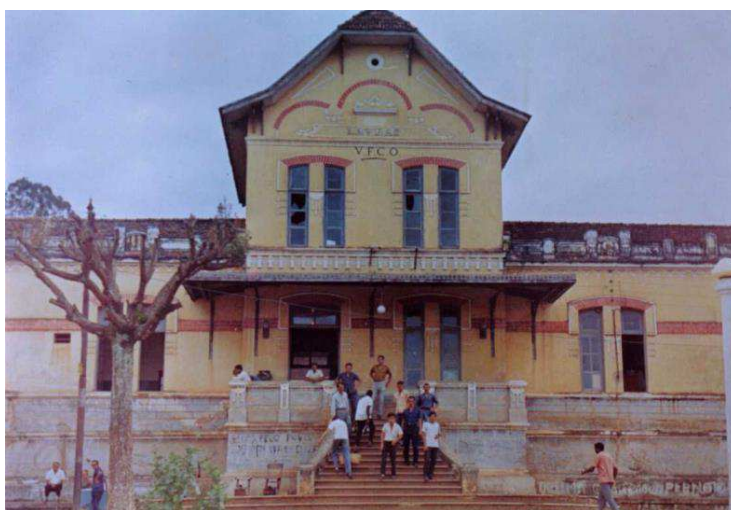


Figura 19 A última foto encontrada da Estação de Lavras antes da reforma de 1969

A reforma foi iniciada em julho de 1969, sendo demolida sua torre e suas janelas substituídas por basculantes de ferro considerados na época “modernos e amplos” (ESTAÇÃO..., 1969b) (Figuras 20). No interior do

edifício foi destinada uma sala para instalação para a EBCT – Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos.



Figura 20 A fachada da Estação de Lavras após a reforma ocorrida em 1969

Em dezembro de 1989 foi reinaugurado, em Ribeirão Vermelho, o trem de passageiros que ligava Lavras à Divinópolis. A reativação desse serviço, que já estava parado há alguns anos, contribuiria para aumentar o fluxo de passageiros entre essas duas regiões (REDE..., 1989).

Contudo, no início de 1991 a RFFSA, que já havia incorporado a VFCO se tornando portanto detentora do trecho correspondente a Lavras, alegando déficit financeiro, reduziu a circulação de trens partindo de Ribeirão Vermelho para apenas as segundas-feiras e retornando de Barra Mansa apenas nas sextas-feiras (RFFSA..., 1991). Além disso, a quantidade de cidades atendidas por esse meio de transporte também diminuiu (SUL..., 1992).

Em 1992, uma enchente destruiu a ponte rodoferroviária de Ribeirão Vermelho e Lavras passou a ser o local de partida do trem para Barra Mansa.

A partir de 1996, o transporte ferroviário na região sudeste passa a ser gerenciado pelo FCA – Ferrovia Centro Atlântica, pertencente à Cia. Vale do Rio Doce (HERANÇA, 2004). Na Estação de Lavras funcionava apenas o transporte de cargas até Barra Mansa. Em 2001, toda a estrutura foi transferida para a Estação de Engenheiro Bhering (ZONA..., 2001).

Atualmente a Estação de Lavras pertence ao governo municipal, sendo apenas pequena parte de seu terreno utilizado pela FCA. Excluindo essa pequena porção, todo o redor da Estação, que corresponde à antiga carpintaria, almoxarifado, oficinas, entre outros, encontra-se completamente abandonado (Figura 21).



Figura 21 A atual fachada da Estação de Lavras
Fonte: Foto de Iracema C. A. Luz (2014)

4.5 A Oficina Mecânica

A construção da oficina mecânica de Lavras teve início em 1914 (Figura 22) (COIMBRA, 2009), sendo as obras paralisadas e retomadas após setembro de 1916, depois do pedido do diretor Agostinho de Castro Porto ao mineiro

presidente da República, Wenceslau Braz Pereira Gomes (COIMBRA, 2009). A oficina somente entrou em funcionamento em 1920 (Figura 23) (COIMBRA, 2009).

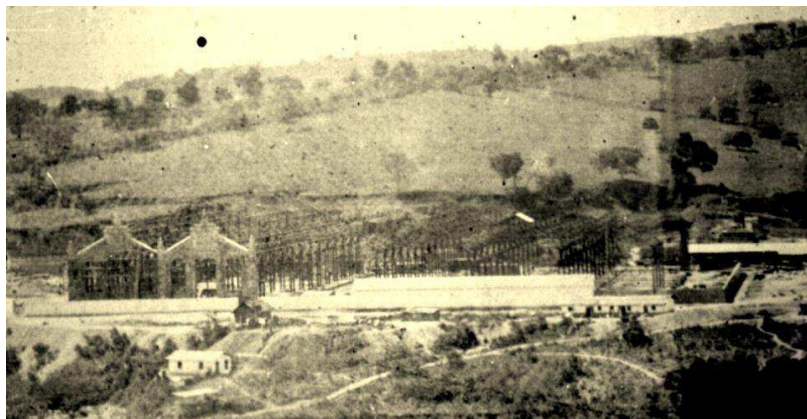


Figura 22 Oficina da Estrada de Ferro Oeste de Minas em Lavras, ainda em construção (Segunda metade da década de 1910)



Figura 23 Entrada dos galpões das oficinas mecânicas de Lavras

As mesmas constavam de cinco galpões e todas as dependências tinham distribuição de água potável, ar comprimido e óleo combustível e produziam energia elétrica responsável pela obtenção de uma potência utilizável de 800 cavalos, que era enviada também para as oficinas de Ribeirão Vermelho (VAZ, 1922).

Em julho de 1983, a oficina empregava mais de 300 trabalhadores (RFFSA..., 1983). Até o ano de 1989 mais de mil empregados trabalharam no local onde ocorria a manutenção do material rodante da ferrovia (REDE..., 1989).

Atualmente os galpões das antigas oficinas, assim como toda a estrutura da RFFSA que ainda é de posse da referida empresa encontra-se desativada, em estado precário de conservação.

4.6 A Praça da Estação

A Praça da Estação de Lavras - MG surgiu fronteira a uma estação ferroviária. Além do nome, a praça herdou da ferrovia diversas histórias, valores e símbolos, demonstrando a íntima relação que um elemento urbanístico possui com o outro.

4.6.1 Histórico e evolução

Em 13 de junho de 1937, o Jornal de Lavras critica a ausência de um jardim para a apreciação do mesmo pelos cidadãos lavrenses:

Um jardim... É o que a cidade, acalentada, agora, pela esperança de progresso, está a reclamar. De facto, o forasteiro que pisa esta terra, ha-de notar, forçosamente, que

falta à nossa “urbs” um logradouro público que, obedecendo às exigências da esthetica, offereça também ao publico a delicia dos passeios quotidianos.

Um jardim para a cidade, leitor amigo, tu não ignoras que continúa a ser um problema que se assemelha ao problema da falta dagua...

Quem sabe lá se não temos um jardim muito engraçadinho, bem cuidado, devido á escassez indispensável do liquido?

Mas, dizem que a água não tardará a jorrar fragorosamente das torneiras da cidade... Talvez assim, solucionando-se o intricado problema que nos tem deixado resequida a garganta, venhamos a ter a ventura, a radiosa ventura de ter um jardim que patenteie aos nossos visitantes, que são innumerous, o nosso gosto artistico, o nosso zelo pelas cousas da cidade, cuja população aneia, com justos motivos, pela construcção de um logradouro attrahente, gracioso, cuidado carinhosamente...

Enquanto não nos vem a água suspirada, a qual não se sabe quando aqui chegará não é o caso de se cogitar, desde já, da transformação do desolado “cemitério” da praça em um conjuncto de bem alinhados canteiros?

E o publico, que contribue, corajosamente, para a estabilidade da administração, merece, com justiça, um magnífico jardim... com musica aos domingos! (HAROLDO, 1937).

O poema reflete o anseio que os cidadãos de Lavras tinham então por jardins que embelezassem a cidade e que fossem bem cuidados. Assim, aproximadamente dez anos depois é criada a Praça da Estação, que foi sinônimo de elogios e referência em termos de jardim para Lavras durante muitas décadas.

Na época da inauguração do serviço de bondes, a Praça da Estação ainda não existia. No primeiro registro fotográfico encontrado é possível observar que o que havia no local era apenas uma quantidade de mato razoável, com algumas árvores espalhadas de forma aleatória, provavelmente semeada de maneira natural no local.

Observa-se também a presença de cortes na vegetação, constituindo-se em caminhos para os pedestres que transitavam na região, de forma a encurtar a distância a ser percorrida entre uma extremidade à outra do terreno, atingindo de maneira mais rápida o Morro da Estação (Figura 24).



Figura 24 Bonde no local onde futuramente seria implantada a Praça Dr. José Esteves.

Ao fundo, é possível ver o Morro da Estação (1910)

Fonte: Arquivo Renato Libeck (2014)

No início da década de 1930 ainda não havia nenhuma estrutura que poderia ser relacionada à uma praça, nem mesmo as árvores existiam no local, apesar do terreno já contar com iluminação (Figura 25).



Figura 25 O terreno da Praça da Estação ainda sem vegetação, mas com presença de postes de iluminação (1930)

Até 1931, esse terreno era utilizado como estacionamento de carros, sendo possível observar a vegetação rasteira anteriormente citada, podendo ser caracterizado como uma espécie de "largo" (Figura 26).



Figura 26 A Estação de Lavras no dia da chegada do Presidente da República Getúlio Vargas e sua comitiva (1931)

Naquela época, apesar de não haver um jardim, canteiros ou mobiliário que caracterizassem a área como uma praça, esse ponto já era popularmente conhecido como “Espaço Praça da Estação”. Somente com o decreto de 10 de dezembro de 1939 a lei nº 12 dava uma nova denominação ao local: Praça Dr. José Esteves.

Dr. José Esteves nasceu em Lavras no dia 18 de abril de 1855 e formou-se em medicina no ano de 1879 e, como médico, altamente considerado dos colegas pela sua proficiência e por seu talento, era de ver com que solicitude, desinteresse e escrúpulo tratava dos doentes, ricos ou pobres, ansioso de lhes dar um lenitivo às dores, um confortativo à esperança (SANTOS, 6 de out de 1984a). Ainda, era considerado um ser modesto e bondoso.

Quem pode exercitar com doçura do espírito no meio das dores, a generosidade no meio das fraquezas, a paz no meio das contradições, este é mais do que perfeito. Não há cousa que mais edifique, que a mansidão caritativa: nella, como no azeite da lâmpada, vive e se nutre a chamma do bom exemplo (SANTOS, 20 de out de 1984b, p. 4).

Dr. José Esteves exerceu vários cargos públicos, como agente executivo distrital. Santos (20 de out de 1984b) relata que:

Bastava assistir às sessões do Conselho para ver quanto o Dr. José Esteves era zeloso do bem público. Naquela corporação, composta de três membros, elle não deixava que se tomassem as menores deliberações sem o necessário estudo e reflexão. Para elle o Conselho Districtal, era coisa tão séria como o Senado da República. Seu patriotismo e caráter não podiam entender de outra forma – o bem publico era cousa sagrada para elle.

Foi casado com Emericiana Andrade Botelho e teve quatro filhos: Oscar Botelho, Firmino Botelho, Leonor Botelho e Laura Botelho (ANDRADE, 2002).

Dr. José Esteves prestava atendimento e residia no entorno da Estação de Lavras. Esse personagem exerceu sua profissão até o final de sua vida. Em 1900,

além dele havia apenas mais dois médicos em Lavras: Dr. Augusto José da Silva e Dr. Antônio da Costa Pinto (SANTOS, 1984).

Devido a seu honroso caráter e serviços prestados a Lavras é que hoje seu nome está estampado, como sincera homenagem, na antiga Praça da Estação, local onde o mesmo residiu. Entretanto, corriqueiramente sua figura é confundida com a de seu pai, o Comendador José Esteves de Andrade Botelho, também importante figura do cenário político e social lavrense e homem de estimado valor, assim como seus filhos, uma vez que também era pai do Dr. Álvaro Augusto de Andrade Botelho.

Apesar de a praça ter ganhado um novo nome, é somente entre os anos de 1947 e 1951, na administração do prefeito João Modesto de Souza, que o espaço denominado "praça" ganha canteiros e mobiliário (Figura 27). A data de inauguração da praça é incerta, entretanto pode-se inferir que o início de sua construção foi 1947, baseando-se no texto publicado 1983 por Hugo de Oliveira:

Eleito em novembro de 1947, João Modesto de Souza, esse o nome do novo líder de então, em Lavras, começou o seu governo de forma fulminante. Na Praça da Estação, convocando os esforços da então RMV, construiu o jardim que está lá até hoje (...) (OLIVEIRA, 1983, p. 77).



Figura 27 Dia da inauguração da Praça da Estação (1947)

Para a construção da praça, o terreno de 27.400 m² foi cedido provavelmente pela RMV, detentora dos bens da ferrovia na época. Embora tenha sido feito um profundo levantamento documental, não foi encontrado o projeto original. Apesar disso, por meio de análise iconográfica pode-se inferir que o seu traçado era clássico (Figura 28).

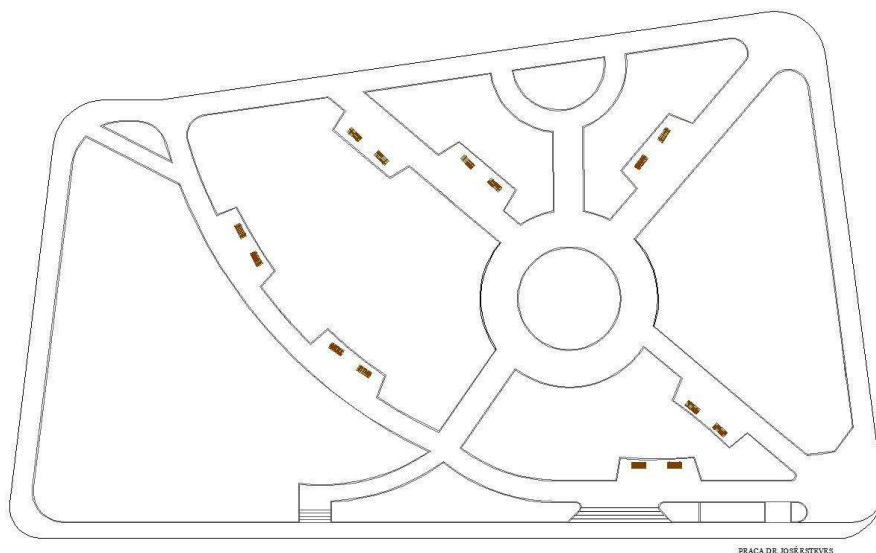


Figura 28 O provável traçado da Praça Dr. José Esteves, ainda preservado nos dias atuais

A Praça Dr. José Esteves foi construída em um "largo" fronteiriço à estação férrea de Lavras. Ao contrário do que ocorria com a maioria das praças estabelecidas nos séculos anteriores, que eram constituídas nos adros das igrejas, o mesmo não aconteceu com a Praça da Estação. A igreja, como era regra acontecer em frente a uma praça, só veio depois. Nesse caso a Igreja Nossa Senhora Auxiliadora só foi construída em 1968, e mesmo assim em uma rua transversal a praça.

A hipótese provável para a construção de um jardim naquele local é que, com o grande fluxo de passageiros que chegavam e deixavam a cidade por meio da ferrovia, era necessário um cartão de visitas, assim como uma área de apoio à estrada de ferro mais adequada do que um simples terreno constituído de apenas mato.

O aparecimento de praças em frente à ferrovia era um fato que não estava somente circunscrito ao município de Lavras: nas diversas cidades

brasileiras onde o trem fora implantado entre o final do século XIX e início do século XX, jardins nasciam imediatamente ou anos depois da construção das estações férreas, sendo carinhosamente apelidados como “Praça da Estação”, nomenclatura essa que mesmo mudando por meio de determinações legislativas permanecem na memória da sociedade em geral.

Com relação à impressão paisagística oferecida aos visitantes que usavam as estações ferroviárias como referência do local na qual estavam chegando, Capistrano de Abreu, escritor e poeta cearense relatou:

Semana passada reuni-me a uma comitiva que ia percorrer uma parte de Minas Gerais servida pela E. F. Oeste de Minas que ainda não visitara (...). Houve almoços, jantares, discursos, hino nacional a valer. Passamos por Turvo, Lavras, Oliveira, Itapeçerica, Divinópolis e Belo Horizonte. Não havia veículos, exceto em Lavras, onde existe uma linha de bondes, **e de tantas cidades só apreciei o que é visível da estação ou do trem** (RODRIGUES, 1977, Grifo nosso).

Portanto, muitas vezes a única impressão da cidade proporcionada aos viajantes que passavam pela estação era oferecida pelo espaço circundante ao prédio ferroviário. Por isso, ornar aquele espaço com um jardim era algo de suma importância.

No dia da inauguração da Praça Dr. José Esteves, uma quantidade considerável de pessoas se reuniu em frente à Estação para a solenidade de inauguração. Na ocasião, é possível observar que a praça era constituída de alguns cipestres, cicas e forrações, com canteiros em formas geométricas possuindo um círculo que demarcava o centro da praça (Foto 29). Seus bancos eram de concreto e a iluminação dos seus postes era feita por meio de gás, sendo o modelo dos postes o mesmo utilizado na Praça Dr. Augusto Silva e Leonardo Venerando (antiga Praça da Bandeira) na época.



Figura 29 A reunião de pessoas em frente ao prédio da Estação para a inauguração de sua praça (Começo da década de 1950)

Observando pelo mesmo ângulo dos passageiros que desembarcavam na Estação de Lavras (Figura 30) são apresentados alguns detalhes da praça, como por exemplo, seu centro demarcado de maneira circular, na qual era composto por quatro postes de iluminação e ciprestes delimitando o círculo externo. O círculo interno era cultivado por um conjunto de plantas que o preenchia completamente e a parte correspondente à porção norte da praça possuía espécies arbóreas similares ao *ficus spp.*



Figura 30 Vista da Praça Dr. José Esteves a partir da Estação de Lavras (Final da década de 1940)

Em meados da década de 1950, observa-se a substituição de algumas plantas do local e as árvores, num contexto geral, passam nesse momento a ganhar porte adulto, sendo possível até mesmo identificar algumas espécies similares à areca bambu, que nesse momento passa a aparecer no centro do jardim e também o buxinho, que se encontra empregado em ângulos específicos dos canteiros do jardim (Figura 31).

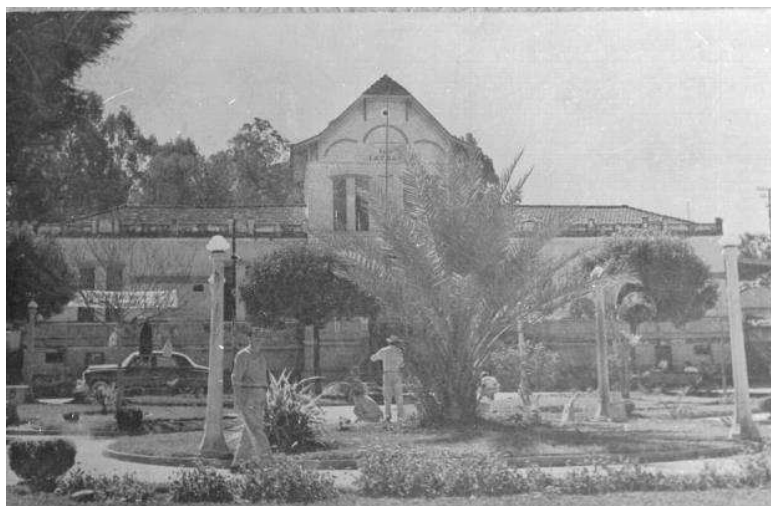


Figura 31 Praça Dr. José Esteves com o prédio da Estação de Lavras ao fundo e substituição e plantio de várias espécies vegetais (Década de 1950)

Por meio de análise da imagem aérea (Figura 32) nota-se as árvores já um poucos maiores, sendo que uma delas destaca-se na porção leste da praça devido ao seu grande porte, podendo ser provavelmente um exemplar de flamboyant, encontrado ainda nos dias de hoje no mesmo local. Nota-se também que espécies arbóreas foram plantadas somente na parte leste e norte da praça e que parte da vegetação presente no período em que a praça havia sido inaugurada posteriormente foi substituída por uma de maior porte, como por exemplo, a contida no centro e na lateral da praça.

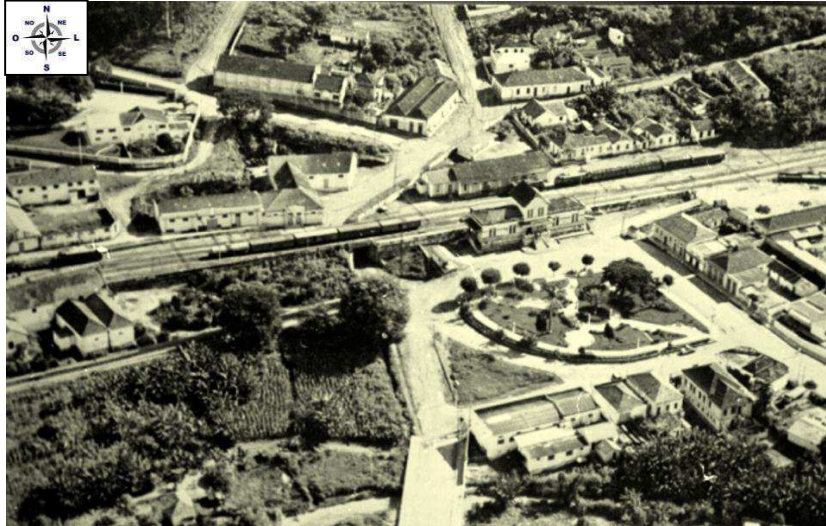


Figura 32 Foto aérea da Praça da Estação (Década de 1960)

A mesma imagem ainda nos dá a dimensão da praça e o seu entorno. Localizada dentro de uma área pertencente na época a RMV, nela estavam inseridos os prédios do almoxarifado, a carpintaria, os escritórios da empresa, as casas dos engenheiros, a ponte da Estação, a própria Estação, entre outros edifícios pertencentes à empresa.

Com o passar do tempo, a vegetação, que anteriormente era pequena vai tomando conta do jardim da praça, assemelhando-se com a composição presente nos jardins ingleses. As espécies arbóreas plantadas na extremidade do traçado da praça passam então por uma poda drástica. Nesse momento é possível observar ainda a presença de palmeiras no local (Figura 33).



Figura 33 Fotografia Ary na Praça da Estação (Primeira metade da década de 1960)

No final da década de 1960, nota-se a deterioração da praça (Figura 8). As árvores, com seus troncos caiados, tinham sobre suas raízes um gramado com falhas que deixavam exposto, de maneira generalizada, o solo de seus canteiros. Havia pequenas touceiras de vegetação espalhadas de maneira desigual, refletindo a ausência de manutenção adequada.

Em 1969, para acompanhar as transformações sofridas na Estação e com a finalidade de que praça pudesse ficar “à altura do prédio que VFCO faz edificar ali” (PRAÇA..., 1969), segundo o prefeito da época, João Modesto de Souza, a municipalidade resolve então ampliar o jardim, realizar o calçamento em sua totalidade e implantar a iluminação de mercúrio (Figura 34) (PRAÇA..., 1969). Mesmo com as alterações, verifica-se que foram preservadas as mesmas características do seu traçado, entretanto sua vegetação mudou drasticamente.



Figura 34 Praça com seu jardim e calçamento ampliado e a nova Estação ao fundo (1969)

Além de todas as modificações, no ano de 1969 foi colocado na praça o único marco alusivo à passagem do centenário de Lavras e que foi erguido pela administração e ferroviários da Viação Férrea Centro-Oeste (Figura 35) em homenagem à cidade, onde na placa lê-se: “*A Lavras pelo seu centenário. Os ferroviários da Centro-Oeste. 1868 – 1968*”.



Figura 35 Marco alusivo ao centenário de Lavras, oferecido pela Rede Mineira de Viação
 Fonte: Foto de Rafael Brito (2013)

A partir desse momento o centro da praça passa a ser ocupado por uma *Phoenix dactylifera* que ainda se encontra no local nos dias atuais. Os buxinhos continuavam a ser empregados em ângulos específicos dos canteiros e seus jardins ganharam um aspecto mais limpo, apesar do maior adensamento arbóreo.

Em 1970 a Praça da Estação é elogiada e destacada entre os principais jardins do município:

(...) logo em seu primeiro mandato, o Sr. João Modesto de Souza construiu um recanto que, vinte e quatro anos depois, viria a receber, de suas próprias mãos, o retoque final, para constituir-se num dos locais mais aprazíveis dessa cidade. Realmente, o jardim da Praça Dr. José Esteves é de uma beleza característica (NOSSOS..., 1970, p. 4).

Mais uma vez, em setembro de 1972 a Praça Dr. José Esteves ganha elogios referentes à sua preservação, que como o próprio texto retrata, muitas vezes era resultado do próprio cuidado dos moradores locais. Esse cuidado realizado pela população local não era observado em outras praças do município:

Belas e bem cuidadas as praças de Lavras. Uma delas, aliás, foi digna de comentários de um cronista local, que louvou não somente o aspecto da Praça Dr. José Esteves como o cuidado e proteção dos moradores do bairro, exemplo que deviam ou devem seguir os moradores das Praças Dr. Jorge, Mercês, Augusto Silva e da Bandeira, evitando a depredação dos vândalos, que não só desrespeitam as posturas como tentam contra o bem-estar coletivo, já que as praças existem para beneficiar a população (PRAÇAS..., 1972, p. 1).

Todavia, com o passar do tempo sua manutenção novamente deixava a desejar: a grama estava alta, os buxinhos cresciam livremente e os postes apresentavam falhas em sua pintura, demonstrando indícios da ausência de conservação pelo poder público. Na figura 36 ainda é possível observar a presença de outras plantas como, por exemplo, as agaves.



Figura 36 Fotografia Ary com a Estação ao fundo já reformada e os jardins sem manutenção (Segunda metade da década de 1970)

Em 1977, a praça recebe melhorias. O trecho que não havia recebido ajardinamento foi melhorado e eliminado, a parte que estava coberta de grama e que servia de local em que pessoas atiravam detritos, recebendo, portanto, tratamento eficiente (PRAÇA..., 1977).

Em fevereiro de 1997 a prefeitura municipal prevê a realização de uma reforma na Praça Dr. José Esteves, com a troca de pisos e canteiros, revisão geral dos bancos, de maneira a fazer com que o local voltasse a ser um ponto ideal para descanso (PRAÇA..., 1997). A intenção era torná-la um cartão postal da cidade, e para isso foi convidado o arquiteto e paisagista Carlos Fernando de Moura Delphim. Entretanto a Praça Dr. José Esteves teve apenas esboços, pois nenhum projeto efetivo chegou a ser feito para a mesma (DELPHIM, 2014).

Ainda em 1997 é que foi feita a doação da Maria Fumaça pela RFFSA. No entanto, a locomotiva doada a Lavras não foi a nº233, exposta atualmente na praça, mas sim a nº20. Todavia, o município de São João Del Rei requereu a locomotiva nº 1, que estava em exposição em Belo Horizonte e conseqüentemente, esta última cidade solicitou a Lavras a locomotiva nº20, que já estava reformada (SOUZA, 2014). Assim sendo, foi necessário reformar a locomotiva nº233 (Figura 37) que estava abandonada, na ocasião, dentro da Estação Engenheiro Bering (DANIEL..., 1993) (Figura 38). A referida locomotiva era responsável por fazer as manobras dos vagões, além de retirar o lixo das oficinas (SOUZA, 2014).

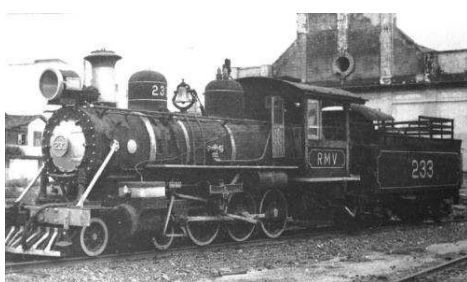


Figura 37 A locomotiva Maria fumaça nº233 Linha Lavras - MG/ Barra Mansa - RJ ainda em funcionamento (Década de 1950)

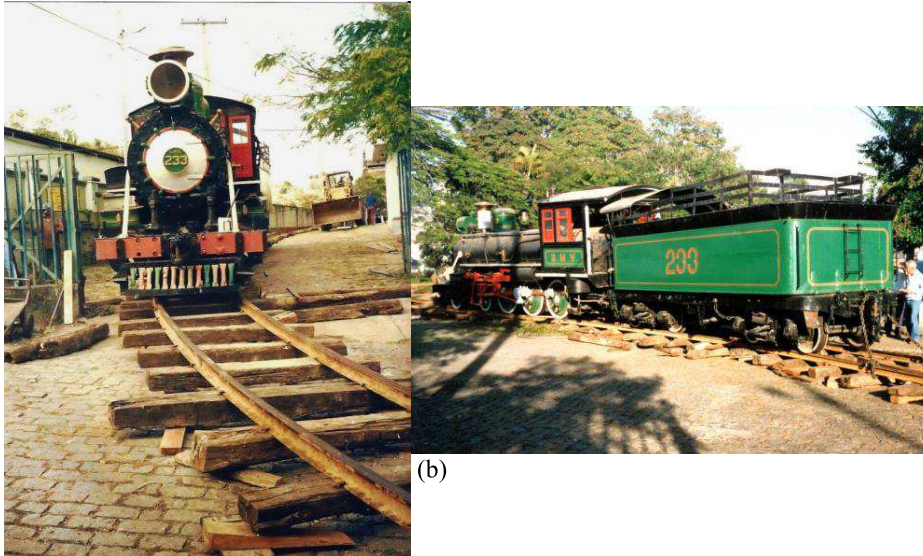


Figura 38 A mesma locomotiva nº 233 abandonada em Lavras – MG (Data provável:1993)

O modelo dessa locomotiva foi fabricado nos Estados Unidos em 1920 pela Baldwin, de Eddystone (UM POUÇO..., 2001). Esses modelos circularam entre 1939 e 1969 e, devido à queima da lenha, foram culpadas por boa parte do desmatamento ocorrido ao longo dos trilhos.

O responsável por reunir a equipe e executar a restauração da locomotiva nº 233 foi Luiz Carlos de Souza (SOUZA, 2014). Devido à falta de recursos, na reforma realizada em 1999 a locomotiva foi pintada de verde, apesar de sua cor original ser preta.

Em maio de 1997 a Maria Fumaça, devidamente reformada, foi colocada na Praça Dr. José Esteves (MARIA..., 1997). A locomotiva foi transportada por meio de trilhos provisórios, e essa tarefa envolveu uma equipe de aproximadamente 12 homens em um trabalho bastante minucioso para a colocação da locomotiva (Figura 39).



(a)

Figura 39 (a) e (b): Maria fumaça n° 233 após reforma, sendo transportada por meio de trilhos provisórios para a Praça Dr. José Esteves (1997)

A locomotiva foi exposta de maneira permanente na praça sem nenhuma proteção superior nem lateral e somente em 2013 a peça, que há anos vinha sofrendo com a depredação por meio de vândalos e ladrões e também intempéries, foi novamente reformada e ganhou sua cor original, o preto (SOUZA, 2014). Diferentemente da primeira reforma, que foi feita dentro das oficinas de Lavras, a segunda foi feita na própria Praça Dr. José Esteves (Figura 40).



(a)

(b)

Figura 40 (a) Locomotiva nº 233 sendo reformada e pintada em sua cor original, o preto. (b) Locomotiva após a reforma

Fonte: LOCOMOTIVA... (2013)

Em junho de 2002, com a intenção de proteger o patrimônio e reforçar a segurança, foi concluído o processo de instalação do posto da polícia militar junto à entrega da reforma da praça, realizada naquele mesmo ano, trabalho que recebeu a supervisão do paisagista Tadeu de Pádua (PREFEITURA..., 2002).

Na ocasião, foi feito o plantio de novas espécies ornamentais, renovação do gramado e modificação total do sistema de iluminação, colocação de coletores de lixo e construção de uma pérgula protegendo mesas destinadas a jogos de cartas, dominó e outros, sendo essa a última reforma feita no local foco deste estudo (PRAÇA..., 2002).

4.6.2 Vegetação

Ao analisar a parte interna da praça, encontramos indícios da falta de conservação da mesma, seja pelo poder público ou pela população, que um dia foi a principal responsável pela conservação do local.

Apesar disso, são notados sinais da intervenção da população na praça a longo ou curto prazos, devido ao plantio de duas ou mais espécies arbóreas nos canteiros, e também da intervenção natural devido à germinação espontânea de diversos exemplares, sendo essa característica vista em diversos pontos do local, o que acaba refletindo no menor crescimento e desenvolvimento de uma ou de ambas as espécies.

Esses foram alguns dos fatores que influenciaram para a mudança paisagística da praça ao longo do tempo, quando se compara as plantas alocadas nos primórdios da praça e aquelas observadas nos anos posteriores, uma vez que não houve preocupação de se manter as mesmas plantas.

Ainda dentro desse mesmo contexto, a palmeira *Phoenix dactilyfera*, implantada na porção central da praça, encontra-se em estado crítico, com folhas secas e risco de morte (Figura 41). Além dessa, muitas outras espécies vegetais, como por exemplo, o chorão mexicano, possuem ervas parasitas que intervêm de maneira negativa no ciclo natural da mesma.



Figura 41 Palmeira phoenix, inserida no centro da praça e com presença de infestação

Fonte: Foto de Iracema C. A. Luz (2014)

Outro fato que chama a atenção é o de que muitas espécies ornamentais como, por exemplo, os agapanto (*Agapanthus africanus*), que encantam pela presença de suas flores, não possuem as mesmas, podendo isso ser o resultado de uma adubação ineficiente ou até mesmo de ausência de adubação.

O mesmo acontece com o gramado presente nos canteiros. Em muitos locais eles não oferecem cobertura total, deixando o solo desprotegido e causando uma impressão de abandono (Figura 42). Além disso, a presença de plantas daninhas é encontrada de maneira generalizada.

Alguns canteiros possuem porções de plantas má conduzidas e que devido a sua rusticidade, conseguem se manter no local. Esse é o caso da flor do guarujá,

lantania e também do pingo-de-ouro (Figura 43), que passam despercebidos na Praça Dr. José Esteves.



Figura 42 O solo dos canteiros da praça desprotegido, com a grama enfraquecida e com presença de espécies daninhas

Fonte: Foto de Iracema C. A. Luz (2014)



Figura 43 O crescimento de duas ou mais plantas em um mesmo local, problema recorrente na Praça Dr. José Esteves

Fonte: Foto de Iracema C. A. Luz (2014)

Outra particularidade da praça é a sua densa vegetação, obtida a partir da grande quantidade de espécies arbóreas presente. Isso é um fator positivo com relação ao oferecimento de sombra para seus usuários. Entretanto, por estar alocada próxima a um prédio abandonado, a densidade de plantas pode acarretar uma menor segurança para o local.

Em 2006, uma das principais preocupações dos moradores da Zona Norte com relação à praça eram as lâmpadas de iluminação quebradas, falta de poda nos jardins, grande quantidade de folhas secas que tomavam conta de bancos e canteiros centrais e a presença de mendigos (BISSOLI, 2006). Um usuário da praça (Custódio Silveira Batista) relatou na ocasião que o problema existia a pelo menos um ano e afirma:

Muitas pessoas vinham passear aqui todos os dias. Durante a noite fica até impossível isso acontecer. A praça era uma das coisas mais lindas dessa cidade e hoje está destruída (BISSOLI, 2006).

Consequentemente, com esse tipo de vegetação, a praça não apresenta uma área livre que, segundo Delphim (2005), pode servir a usos alternados e espontâneos, diferentes a cada segundo do dia.

Ao conversar com pessoas que utilizam o espaço, muitas criticam a falta de plantas mais atrativas para o local. É notável também a ausência de equipamentos que forneçam maiores opções de lazer, pois crianças e idosos são a faixa etária que mais frequentemente usufruem do espaço.

4.6.3 Mobiliário e estrutura

Com relação ao mobiliário da praça, são constatadas diversas deficiências, como por exemplo, o pergolado construído em 2002 e que abriga um conjunto de mesas e cadeiras, muitas delas sem seu tampo. O amor-agarradinho, plantado a fim de cobrir a estrutura e desse modo, oferecer sombra aos usuários da pérgola, não se encontra mais no local. Embaixo dessa estrutura, é facilmente encontrado garrafas de bebidas alcoólicas.

Seus bancos, apesar de serem confeccionados com material atualmente não muito utilizado e que pouco contribui com a estética, possuem patrocínio de empresas que fizeram parte da história de Lavras. Muitos dos bancos que estão hoje na Praça da Estação são provenientes da reforma de outras praças da cidade e, devido ao seu valor histórico, foi decidido não descartá-los (Figura 44) (SILVA, 2014). Desse modo, os bancos da praça que estavam quebrados foram substituídos pelos bancos remanescentes de outros jardins.



Figura 44 (a) Banco de concreto patrocinado pelo Cine Municipal Ipê
 Fonte: Foto de Iracema C. A. Luz (2014)



Figura 44 (b) Banco patrocinado pela Rede Mineira de Viação de Lavras
 Fonte: Foto de Rafael Brito (2013)

As lixeiras estão presentes em pequena quantidade assim como os postes de iluminação, sendo que os que estão no local possuem suas lâmpadas quebradas devido à ação de vândalos.

Em 2013, o local passou um longo período sem iluminação artificial, problema recorrente em 2006 (BISSOLI, 2006). Por isso, durante o período noturno, a escuridão predominava o local, que se tornou extremamente perigoso para sua utilização.

A pavimentação do lugar, feita de cimento, também carece de reparos, uma vez que possui grande número de trincas que tornam o local com aspecto desagradável, além de oferecer risco para usuários, principalmente idosos e portadores de deficiência. Nota-se também a ausência de rampas que facilitem a acesso ao local.

Atualmente, o estado de conservação da praça é considerado médio, sendo que alguns pontos da mesma necessitam de substituição e manutenção do mobiliário e de sua vegetação. Todavia, muitos usuários consideram a praça como um lugar sem graça, onde melhorias poderiam ser feitas.

Essas deficiências, assim como outras, são resultado não só da falta de conservação da praça em si, como também de seu entorno, que foi originado e está intimamente relacionado à presença da ferrovia.

4.6.4 Entorno

Um túnel que não acompanhou o progresso da cidade, edifícios que são patrimônios públicos abandonados e utilização indevida de espaços que antes pertenciam à ferrovia. É assim o entorno da Praça Dr. José Esteves.

A inadequada dimensão que possui o túnel, por exemplo, não é um problema recente. Em 1980, veículos de comunicação já relatavam sobre a dificuldade trazida pelo pequeno tamanho da passagem que era a única ligação com aquela parte mais periférica da cidade (INDÚSTRIA..., 1980; SIQUEIRA..., 1996).

O túnel era considerado um dos “gargalos” da cidade e seu redimensionamento foi desejado pela comunidade há mais de 50 anos. Somente em 2014, um acordo entre governo municipal, estadual e federal foi firmado, com o intuito de realizar a ampliação do túnel (Figura 45).



(a) (b) Túnel da Zona Norte antes e após as obras de ampliação
 Fonte: (INAUGURADO..., 2014)

A inauguração da nova passagem do túnel da Estação ocorreu dia 14 de setembro de 2014, reunindo centenas de pessoas na Praça Dr. José Esteves. A obra beneficiou cerca de 20.000 moradores que necessitam do túnel para atingirem o outro lado da cidade. Ainda na mesma solenidade o túnel ganhou nova denominação, “Passagem Luiz Cherem” (INAUGURADO..., 2014).

Próximo a esse túnel estão alguns dos edifícios abandonados pela RFFSA desde a sua privatização, sendo que três deles entraram em processo de venda em novembro de 2001, totalizando uma área de 3.314 m² (PRÉDIOS..., 2001). Os mesmos tinham a pretensão de serem leiloados, o que não ocorreu, e eles se encontram ainda hoje abandonados pela empresa. Um dos terrenos anteriormente citados e que servia como almoxarifado à empresa foi alvo de incêndio que danificou boa parte de sua estrutura, deixando-o praticamente em ruínas e com risco de desabamento.

Da mesma forma que as instalações antes referidas, também se encontram desamparados os antigos edifícios onde funcionaram as oficinas da EFOM, RMV e RFFSA além de seus escritórios. Dominadas pelo mato, esse valioso patrimônio histórico e arquitetônico foi esquecido pela sociedade e principalmente por sua detentora, a RFFSA. O local oferece perigo aos

moradores da região, pois também é constantemente ocupado por marginais que roubam materiais ali deixados e por usuários de drogas (Figura 46).

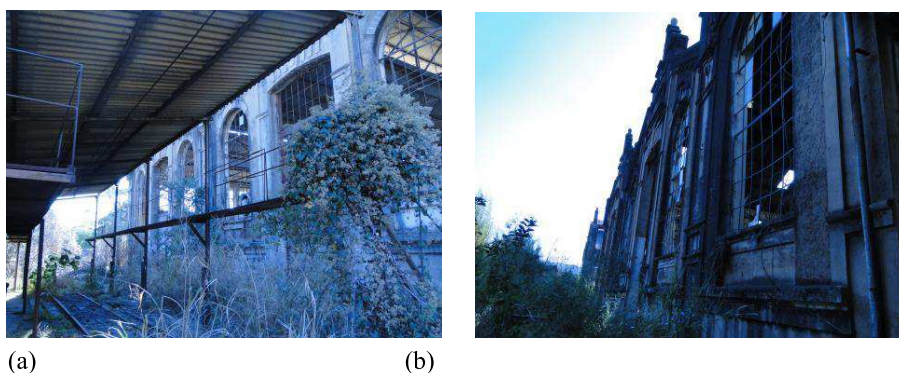


Figura 46 (a) (b) O estado de conservação das antigas oficinas da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (Década de 2010)

Fonte: Foto de Luis Carlos de Souza (2014)

Além dos fatos supracitados, a maioria dos bairros localizados na zona norte do município são caracterizados como de baixa renda. Esse pode ser um fator de interferência na conservação de bens públicos, seja pela falta de desvelo pelo governo municipal ou pelos próprios moradores dessa parte da cidade.

Há um projeto em andamento que possui a finalidade de restaurar e tomba a área desses prédios. Além disso, existe ainda, por meio da Associação Rio-Minas Trem Mineiro – ARMTM o intuito de retornar o percurso para trens passageiros entre Ribeirão Vermelho – Barra Mansa, o que modificaria a paisagem e o atual uso dado à Praça Dr. José Esteves e suas imediações (BISSOLI, 2005; SOUZA, 2014) (Figura 47).



Figura 47 Aspecto atual do pátio de estacionamento de carros e também do prédio onde abrigava os escritórios da regional de Lavras, situado na Praça Dr. José Esteves

Fonte: Foto de Luiz Carlos de Souza (2014)

O governo municipal de Lavras, em 2011, tinha o intuito de reformar o antigo prédio da Estação e lhe devolver suas características anteriores à reforma que ocorreu em 1969, o que seria feito por meio de emprego de dinheiro concedido por empresa particular do ramo alimentício (ESTAÇÃO..., 2011), entretanto o projeto não prosperou.

Assim, sem nenhuma proteção ou respaldo, o prédio da antiga estação que antes era um sinônimo de progresso para a cidade, permanece em estado precário de conservação (Figura 48), servindo apenas como passagem para encurtar o percurso de pedestres que vêm dos bairros Lavrinha, Cohab, dos conjuntos habitacionais Alto dos Ipês e Judith Cândido de Andrade, entre outros e abrigo para usuários de drogas.



Figura 48 (a) (b) Dependências internas do prédio da Estação de Lavras. (a) Interior do prédio (b) Lado do prédio voltado para a linha férrea.

Fonte: Foto de Iracema C. A. Luz (2014)

Portanto, a praça e seu entorno necessitam passar por uma reforma de modo que seja restituída a ela não só parte das características originais como também o gosto pela utilização do local, uma vez que essa paragem foi cenário para importantes fatos ocorridos na cidade de Lavras.

4.6.5 Fatos históricos

A Estação de Lavras e sua praça foram marcadas por diversos acontecimentos históricos para a cidade e região. Um deles foi a visita do primeiro Presidente da República a pisar em solo lavrense: a chegada de Getúlio Dornelles Vargas.

Existe controvérsias com relação à data da visita ilustre: enquanto alguns dizem ser dia 25 de fevereiro de 1931 (HÁ 81 ANOS..., 2012) outros creditam o fato a abril do mesmo ano (OLIVEIRA, 1980). Na ocasião, Getúlio e sua

comitiva chegaram à Estação da Oeste de Minas em carro ferroviário especial vindo de Belo Horizonte às 19 horas, sendo em seguida o Presidente Vargas saudado pelas autoridades locais e pela multidão que se acotovelava em frente à estação (HÁ 81 ANOS..., 2012) onde futuramente seria implantada a Praça Dr. José Esteves.

O meio de transporte utilizado na época para transportar o presidente até a praça Dr. Augusto Silva foi um bonde especial (HÁ 81 ANOS..., 2012).

Após o requintado coquetel no salão nobre do Clube de Lavras, o presidente Getúlio Vargas e sua comitiva seguiram para a estação ferroviária e às 21 horas despediu-se da cidade, recebendo em sua partida significativa manifestação do povo lavrense (HÁ 81 ANOS..., 2012).

Outro grande acontecimento de suma importância ocorrido no dia 21 de março de 1934, na Estação de Lavras, está relacionado à Revolução Constitucionalista. Foi nesse dia que em torno de 330 homens vindos de Belo Horizonte, muitos deles casados, desembarcaram com suas famílias na Estação de Lavras (Figura 49) para fazer parte e estabelecer o então 8º BCM – Batalhão de Caçadores Mineiros, hoje 8º Batalhão de Polícia Militar de Minas Gerais (HÁ 80 ANOS..., 2014).



Figura 49 Militares aguardando a chegada dos novos integrantes do 8º BCM – Batalhão de Caçadores Mineiros (1932)

Ainda relacionado à Revolução Constitucionalista, outro acontecimento que comoveu os cidadãos lavrenses ocorreu no dia 23 de setembro de 1936 quando foi transladado para Belo Horizonte os restos mortais dos soldados tombados durante a Revolução de 1932 e que estavam depositados em 22 urnas guardadas dentro da igreja do Rosário (REVOLUÇÃO..., 2013).

Neste dia foi decretado feriado municipal e uma missa solene foi celebrada pelo descanso das almas dos soldados mineiros mortos em combate. Um cortejo foi preparado para levar as urnas até a Estação da Oeste, com o acompanhamento de várias autoridades e os estabelecimentos de ensino de Lavras.

No espaço fronteiriço à Estação de Lavras aconteciam também comemorações relacionadas ao carnaval. Uma delas é o antigo bloco carnavalesco “O Aço”, que tinha como ponto de partida a antiga Praça da Estação e subia a Avenida Pedro Salles rumo ao centro da cidade, na década de

1930. A figura 50 mostra, ao invés do número de série da locomotiva, o provável ano em que o bloco desfilava: 1934.

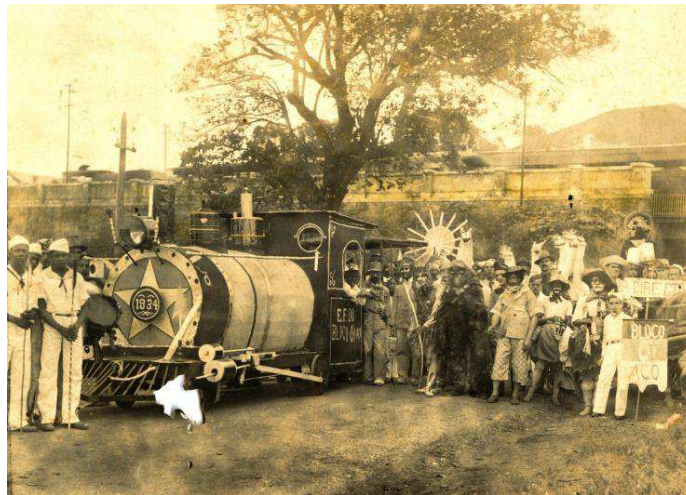


Figura 50 Bloco do Aço, antigo bloco carnavalesco lavrense composto por ferroviários (1934)

Fonte: Museu Bi Moreira (2013)

Outro acontecimento de grande importância na época era a chegada do Rei Momo à cidade, personagem este que simbolizava o início das festividades de carnaval e era chamado “Deus da folia” (EVOHÉ..., 1933). O Rei Momo chegava pela estação ferroviária e por isso reuniam-se diversas pessoas em seu entorno para recebê-lo (A CHEGADA..., 1937).

Como relatado anteriormente, a Estação de Lavras e seu "largo" foram cenário de grandes acontecimentos para a cidade de Lavras e região. Mas, depois da construção de sua praça, fatos de importância ainda vieram a acontecer naquele local como, por exemplo, a presença de grupos musicais (Figura 51) e a comemoração dos campeonatos conquistados pela escola de samba Mocidade Alegre da Zona Norte.



Figura 51 Grupo instrumental apresentando-se na Praça Dr. José Esteves (Final da década de 1960)

Com o passar do tempo, a praça passou a não acolher mais alguns dos principais eventos do município, passando a ser usado apenas com finalidade paisagística e de lazer. Todavia, tem sido observada uma escassa volta da utilização do espaço para acontecimentos de conotação cultural, como por exemplo, o carnaval (CARNAVAL..., 2014).

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Quando se fala em jardins, intervenções externas e internas no local possuem uma interatividade muito íntima. É por isso que a intervenção *in loco* e em suas adjacências deve ser minuciosamente estudada, a fim de evitar a descaracterização desse espaço.

Contudo, a sociedade e alguns profissionais muitas vezes sem conhecimento dessa elaborada relação, não conseguem projetar a dimensão inadequada que uma modificação pode operar. Um claro exemplo disso é o que aconteceu na Praça Dr. José Esteves, um cenário que servia de referência para a população, devido à beleza e cuidado de seus jardins, e principalmente, pela causa de seu surgimento, a Estação de Lavras.

O primeiro fator de decadência da praça a ser elucidado, em ordem cronológica dos fatos, foi a demolição da antiga estação, uma obra arquitetônica de estimado valor que foi colocada abaixo em nome do progresso e modernidade.

O segundo fator de relevância foi a expansão da cidade além do túnel da ferrovia, sendo o local predominantemente habitado por famílias de baixa renda, o que no Brasil, e não diferentemente em Lavras, faz com que o poder público feche os olhos para as necessidades daquela parte financeiramente menos favorecida do município.

Por último, pode-se citar o fator mais impactante para a ideia hoje existente com relação à praça: a desativação dos serviços da RFFSA após a sua desestatização, sendo hoje suas instalações tomadas por indivíduos que não agem de acordo com as leis da sociedade, sendo essa apropriação indevida se expandiu para as adjacências dos prédios da referida empresa, chegando até a Praça da Estação.

Portanto, apesar do estado de conservação da praça Dr. José Esteves em si não ser tão baixo quanto parece, é importante mostrar para a comunidade lavrense os fatos de importância já ocorridos nesse local, para evitar que a ideia predominante no inconsciente coletivo não sofra pela hereditariedade, ou seja, perpetue para as próximas gerações. Ainda, a mesma só ganharia valor adequado quando o seu entorno também recebesse um tratamento digno e equivalente à sua importância histórica e arquitetônica, uma vez que a praça está localizada em uma cidade que faz parte do roteiro turístico da Estrada Real.

Além do resgate histórico do local pela sociedade, se faz necessário na praça Dr. José Esteves a restituição de algumas partes do jardim, uma vez que a vegetação encontra-se completamente descaracterizada, assim como a revitalização do seu entorno, fazendo com que o mesmo volte a ter características do passado, associando-as às particularidades do presente.

Para isso, foi proposto um novo projeto paisagístico para o local, com a finalidade de dar a praça o seu antigo aspecto, permitindo que ela não continue apenas na lembrança de alguns personagens que veem sua história de vida confundida somente com a história da ferrovia.

4.1 Proposta de reconstrução e revitalização

A ação da comunidade e da administração municipal sobre a praça, de modo a introduzir nos canteiros da praça diversos exemplares que não tinham nenhuma relação com o projeto original, foi um dos principais fatores que levam ao diagnóstico de descaracterização, tornando a praça um lugar similar ao jardim de suas casas, onde intervenções foram feitas sem nenhum critério ou permissão.

Muitas vezes, essa descaracterização é um dos principais motivos pela qual os cidadãos não conseguem criar um vínculo com o local. Contudo, se a

praça ganhasse novamente características presentes em seus primórdios, essa situação mudaria drasticamente.

Entretanto, não se pode menosprezar as melhorias feitas ao longo dos anos e que foram fruto do desvelo da sociedade que utilizava ou que residia próxima ao local e também do cuidado que o poder público conferiu a praça.

Por isso, foi proposto um projeto (Apêndice 1) para lembrar a praça em seu auge, que ocorreu entre o momento de inauguração da mesma (no final da década de 1940) até a primeira metade da década de 1970. O traçado original, que é mantido até os dias atuais, deve ser preservado e valorizado. Já no que tange a vegetação, deve-se respeitar os principais exemplares de cada época, dentro do período anteriormente citado. As propostas foram feitas levando-se em consideração a restauração do prédio da Estação de Lavras e as diretrizes recomendadas por Delphim (2005).

Aconselha-se realizar a retirada de espécies ornamentais que se encontram fora do contexto, como por exemplo, as dracenas (*Dracena marginata*), lantana (*Lantana spp.*), ixora (*Ixora coccinea*) e flor do guarujá (*Turnera ulmifolia*), além de espécies arbóreas que não compõem bem o local e fazem com que o ambiente se torne muito denso vegetativamente.

Para substituí-las, opta-se por plantas que foram empregadas em diferentes momentos da praça, sendo todos eles os mais representativos dos diversos tempos do local. Exemplo dessas plantas é a cica (*Cycas revoluta*), presente logo no surgimento da praça, mesclada com o buxinho (*Buxus serpemvirens*), caeté (*Heliconia densiflora*) e resedás (*Lagerstroemia indica*) que apareceram posteriormente, entre outras espécies.

Ao lado norte da praça recomenda-se o plantio de resedás na calçada, pois seu pequeno crescimento não impede a visão da fachada do prédio ferroviário por meio dos usuários do local. Na lateral leste, foi proposto o plantio de novas

sibipirunas com espaçamento adequado entre as plantas. Essas alterações devem ser feitas gradualmente, à medida que as árvores forem sucumbindo.

Ainda, recomenda-se a instalação de mesas de jogos fora do pergolado, de maneira que torne o ambiente mais atrativo e com mais uma opção de lazer para seus usuários, além da ampliação dos caminhos e readequação do espaço para que ele se torne acessível, como por exemplo, implantação de rampas de acesso e sinalização tátil.

Também com relação ao mobiliário, recomenda-se a substituição de seus bancos por modelos de madeira. Já com relação às estruturas, tanto o pergolado como também a banca de revistas permanecerão no mesmo local que o atual, entretanto devem passar por um processo de readequação.

Foi proposto ainda retirar a antiga Maria Fumaça de dentro da área da praça e transferi-la para a calçada fronteira a um dos portões da estação. Com essa ação, além de atribuir ao espaço uma característica mais original, seria feita também uma homenagem ao velho bonde, já que o mesmo permaneceu por muito tempo naquele local.

Feitas todas as ações supracitadas, pode-se partir então para a conservação, que é o conjunto de ações destinadas a prolongar o tempo de vida ou a manter a integridade física da edificação (DELPHIM). Incluindo-se neste conceito estão: a preservação contra deterioração, condição para manutenção do bom estado de um bem cultural, livre de danos ou mudanças (DELPHIM, 2005).

6 CONCLUSÕES

Foi feito o levantamento histórico-cultural e paisagístico da Praça Dr. José Esteves, sendo permitido assim contar como se deu a evolução do espaço.

A Praça Dr. José Esteves foge da regra da maioria das praças históricas brasileiras nascidas em frente a uma igreja, uma vez que sua construção está relacionada não a um templo religioso, mas sim a uma ferrovia.

REFERÊNCIAS

ACRÓPOLE. Separata de: **Jornal Tribuna de Lavras**, Lavras, n. 3, p. 1- 2, 22, out. 1994.

ALVES, P. O. **Lavras nos primórdios do automobilismo**. Lavras: Indi, 2005.

AMARAL, U. O relógio da estação de bondes. In: ACRÓPOLE. Separata de: **Jornal Tribuna de Lavras**, Lavras, n. 3, p. 1-2, 22 out. 1994.

ANDRADE, I. E. Construção e desconstrução do conceito de jardim histórico. Artigos e ensaios. **Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo**, São Carlos, v. 8, n. 2, p. 138-144, 2008.

ANDRADE, J. A. **Lavras, sua história, sua gente**. Lavras: [s. n.], 2002. v. 1, 127 p.

ANDRÉ, P. A praça XV de novembro como paisagem cultural da cidade do Rio de Janeiro. _____. **Paisagens culturais**. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2008. v. 1, p. 36-47.

ÁRVORES: muitas já não existem. **Tribuna de Lavras**, Lavras, n. 623, p. 1, jul. 1978.

AVENIDA Cel. Pedro Salles receberá canteiros mesmo. **Tribuna de Lavras**, Lavras, n. 73, p. 3, 9 fev. 1969.

BESSA, A. S. M. **A construção das paisagens turísticas nos descaminhos da Estrada Real**. 2011. 280 p. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

BISSOLI, M. A. Abandono da Praça Dr. José Esteves preocupa moradores. **Tribuna de Lavras**, Lavras, n. 2388, p. 3, 12 jul. 2006.

BISSOLI, M. A. Memória fora dos trilhos: patrimônio da RFFSA pede socorro em Lavras. **Tribuna de Lavras**, Lavras, n. 2293, p. 3, jul. 2005.

BONDE: a última viagem. **Tribuna de Lavras**, Lavras, n. 1714, p. 1, maio 1999. Segundo Caderno.

BONDE continua sendo depredado. **Tribuna de Lavras**, Lavras, n. 47, p. 2, ago. 1968.

OS BONDES... **O Município**, Lavras, n. 32, ago. 1921.

BONDES, trilhos & cia. **Tribuna de Lavras**, Lavras, n. 7, p. 1, nov. 1967.

BRASIL. **Estrada Real**: o presente ilumina o passado. [S. l.: s. n.], 2008. 112 p. il.

BRINA, H. L. **Estradas de ferro**. Rio de Janeiro: Livros Técnicos e Científicos, 1983. v. 1, p. 147.

CALAES, G. D. Estrada real: vetor de fertilização de conhecimento e aprendizado para a exploração mineral. In: SIMPÓSIO DE EXPLORAÇÃO MINERAL, 2., 2008, Ouro Preto. **Comunicação Técnica...** Rio de Janeiro: Centro de Tecnologia Mineral, 2008.

CALDEIRA, A. B. As cidades e o patrimônio cultural. **Cadernos de Arquitetura e Urbanismo**, Belo Horizonte, v. 16, n. 18/19, p. 30-45, 2009.

CALDEIRA, J. M. A praça colonial brasileira. **Revista Universitas: Arquitetura e Comunicação Social**, Brasília, v. 7, n. 1, p. 19-39, jan./jun. 2010.

CAMPOS, B. N. **História da EFOM em Lavras - MG**. Lavras, 15 mar. 2014. Entrevista concedida a Iracema Clara Alves Luz.

CAMPOS, B. N. **Tropas de aço**: os caminhos de ferro no Sul de Minas. 2012. 154 p. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de São João del-Rei, 2012.

CARNAVAL de Lavras foi oficialmente aberto na noite desta quinta-feira. **Jornal de Lavras**, Lavras, 28 fev. 2014. Disponível em: <<http://www.jornaldelavras.com.br/index.php?p=10&tc=4&c=8081>>. Acesso em: 27 jul. 2014.

CARTA DE FLORENÇA: carta dos jardins históricos. **Cadernos de Sociomuseologia**, Lisboa, n. 15, p. 201-208, 1999.

CARTA DE JUIZ DE FORA: carta dos jardins históricos brasileiros. Juiz de Fora: IPHAN, 2010. p. 13.

CARVALHO, F. A. A memória toponímica da Estrada Real e os escritos dos viajantes naturalistas dos séculos XVII e XIX. In: SIMPÓSIO BRASILEIRO DE CARTOGRAFIA HISTÓRICA, 1., 2011, Paraty. **Anais...** Paraty: [s. n.], 2011. 1 CD ROM.

CARVALHO, F. A. A memória toponímica dos viajantes naturalistas dos séculos XVIII e XIX e a Estrada Real. **Revista Literatura em Debate**, Frederico Westphalen, v. 4, n. 5, p. 31-46, jul./dez. 2009.

CASTRO, V. **Envelhecimento e institucionalização**: as experiências na Fundação Obras Sociais da Paróquia da Boa Viagem em Belo Horizonte. 2009. 217 p. Dissertação (Mestrado em Sociologia) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2009.

A CHEGADA triumphal de S. M. Rei Momo. **A Gazeta**, Lavras, 31 jan. 1937.

CICARELLI, E. **Mudança do nome da Praça da Estação e Rua XX de Julho pela Lei Municipal nº12**. Lavras, 15 mar. 2014. Entrevista concedida a Iracema Clara Alves Luz.

COIMBRA, R. R. **Uma viagem pelos trilhos da Centro Oeste**: 120 anos de história ferroviária. São Lourenço: Novo Mundo, 2009.

COMPANHIA Fabril Mineira tem quase um século de história pra contar. **Tribuna de Lavras**, Lavras, n. 793, p. 12-13, 11/ 13 out. 1981.

DANIEL Costa pede abrigo para locomotiva da RFFSA. **Tribuna de Lavras**, Lavras, n. 1427, p. 4, 20 nov. 1993.

DE ANGELIS, B. L. D.; DE ANGELIS NETO, G. A. Jardins históricos: introduzindo a questão. **Revista Paisagem Ambiente: Ensaios**, São Paulo, n. 19, p. 31-48, 2004.

DELPHIM, C. F. M. **Intervenção em jardins históricos**: manual. Brasília: IPHAN, 2005. 152 p.

DELPHIM, C. F. M. **Projetos paisagísticos para as praças de Lavras - MG no ano de 1997**. Lavras, 15 mar. 2014. Entrevista concedida a Iracema Clara Alves Luz.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA E TRANSPORTE. **Histórico**. Disponível em: <<http://www1.dnit.gov.br/ferrovias/historico.asp>>. Acesso em: 27 jan. 2015.

ÊLE... que a tantos serviu. **Tribuna de Lavras**, Lavras, n. 43, p.9, 20 jul. 1968.

ESTAÇÃO da V. F. C. O. aqui terá nova fachada. **Tribuna de Lavras**, Lavras, 14 set. 1969b.

ESTAÇÃO da V. F. C. O. sofrerá reformas. **Tribuna de Lavras**, Lavras, n. 68, p. 2, 5 jan. 1969a.

ESTAÇÃO de Lavras será reformada e voltará a ser como antes. **Jornal de Lavras**, Lavras, 28 jun. 2011. Disponível em: <<http://www.jornaldelavras.com.br/index.php?p=10&tc=4&c=2452>>. Acesso em: 27 jul. 2014.

EVOHÉ! Evohé! Carnaval chegou! **A Gazeta**, Lavras, 26 fev. 1933.

FABRIL Mineira: quinhentos correm risco de demissão. **Tribuna de Lavras**, Lavras, n. 1.316, p. 1, 5 out. 1991.

FERREZ, G. **O Rio Antigo do Fotógrafo Marc Ferrez**. São Paulo: Ex Libris, 1983. 221 p.

GOMES, M. A. S. De largo a jardim: praças públicas no Brasil: algumas aproximações. **Estudos Geográficos**, Rio Claro, v. 5, n. 1, p. 101-120, 2007.

GOMIDE, L. Nostalgia. **Tribuna de Lavras**, Lavras, v. 2049, p. 2, 12 mar. 2003.

GUIMARÃES, P. P. **Configuração urbana**: evolução, avaliação, planejamento e urbanização. São Paulo: ProLivros, 2004. 260 p.

HÁ 80 ANOS chegavam a Lavras, os homens do 8º BCM. **Jornal de Lavras**, Lavras, 20 mar. 2014. Disponível em: <<http://www.jornaldelavras.com.br/index.php?p=10&tc=4&c=8185>>. Acesso em: 6 ago. 2013.

HÁ 81 ANOS Lavras recebia a visita de um ilustre Presidente da República. **Jornal de Lavras**, Lavras, 26 fev. 2012. Disponível em: <<http://www.jornaldelavras.com.br/index.php?p=10&tc=4&c=3802>>. Acesso em: 20 mar. 2014.

HAROLDO. Sociaes. **Jornal de Lavras**, Lavras, 13 jun. 1937.

INAUGURADO o “túnel” da Zona Norte: veja fotos. **Jornal de Lavras**, Lavras, 15 de set. de 2014. Disponível em: <<http://www.jornaldelavras.com.br/index.php?p=10&tc=4&c=9242>>. Acesso em: 9 dez. 2014.

INDÚSTRIA e bairros prejudicados pela passagem da RFF. **Tribuna de Lavras**, Lavras, n. 701, p. 1, 13 jan. 1980.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO ARTÍSTICO NACIONAL. **Cidades históricas (Conjuntos Urbanos Tombados)**. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/montarPaginaSecao.do?id=12790&retorno=paginaIphan>>. Acesso em: 27 jan. 2015.

INSTITUTO ESTRADA REAL. **Conheça o Instituto Estrada Real**. Disponível em: <<http://www.institutoestrada.com.br/institucional/apresentacao>>. Acesso em: 6 maio 2014.

JUSTE, L. C. **Evolução histórico-cultural de paisagística da praça da Basílica de Bom Jesus de Matosinhos, Congonhas – MG**. 2012. 119 p. Dissertação (Mestrado em Fitotecnia) – Universidade Federal de Lavras, Lavras, 2012.

LASSUS, B. L'obligation de l'inventio: du paysage aux ambiances successives. In: BERQUE (Dir.). **Cinq propositions pour unethéorie du paysage**. Paris: Champ Vallon, 1994, p. 81-106.

LIMA, P. L. O. **Ferrovia, sociedade e cultura, 1850-1930**. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2009. 160 p.

LOCOMOTIVA Baldwin, da Praça da Estação de Lavras, está sendo restaurada. **Jornal de Lavras**, Lavras, 02 de out. de 2013. Disponível em: <<http://www.jornaldelavras.com.br/index.php?p=10&tc=4&c=7269>>. Acesso em: 1 abr. 2015.

LUGINBUHL, Y. Paysage et identification, qualification et objectifs de qualités. In: PAYSAGE et développement durable: les enjeux de la convention européenne du paysage. Strasbourg: I'Europe, 2006, p.107-125.

MARIA Fumaça está na praça. **Tribuna de Lavras**, Lavras, n. 1612, p. 1, 31 maio 1997.

MARQUES, D. A. D. **Estrada Real**: patrimônio cultural de Minas Gerais (?): um estudo de Diamantina e Serro. 2009. 271 p. Dissertação (Mestrado Profissional em Turismo) - Universidade de Brasília, Brasília, 2009.

MARX, M. **Cidade brasileira**. São Paulo: Melhoramentos, 1980.

MELO, J. G. A Serra da Bocaína e os bandeirantes. **Tribuna de Lavras**, Lavras, n. 654, p. 4, 18 fev. 1979.

MEMÓRIAS de uma pracinha. **Tribuna de Lavras**, Lavras, n. 522, p. 4, 8 ago. 1976.

MENDONÇA, E. M. S. Apropriações do espaço público: alguns conceitos. **Revista de Estudos e Pesquisas em Psicologia**, Rio de Janeiro, v. 7, n. 2, p. 296-306, ago. 2007.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Transporte Ferroviário do Brasil**. Disponível em: <<http://www2.transportes.gov.br/bit/03-ferro/ferro.html>>. Acesso em: 1 abril 2015.

MOREIRA, B. O Jatobá. **Tribuna de Lavras**, Lavras, p. 10, 21 ago. 1969.

MOTA, M. B.; BRAICK, P. R. **História**: das cavernas ao terceiro milênio. 2. ed. São Paulo: Moderna, 2002. 592 p.

MUNDIM, L. F. C. História e nostalgia sobre os trilhos. **Revista da Universidade Federal de Goiás**, Goiânia, v. 13, n. 11, p. 156-159, dez. 2011.

NEMETH-TORRES, G. **A Atenas mineira**: capítulos histórico-culturais de Lavras. Lavras: Edição do Autor, 2011.

NEMETH-TORRES, G. **De Parnaíba a Lavras do Funil**: subsídios para a história das origens de Lavras, 1712-1729. Lavras: Edição do autor, 2012. 28 p.

NOSSOS campos tem mais flores, nossos bosques tem mais vida. **Tribuna de Lavras**, Lavras, n. 167, p. 4, 19 jul. 1970.

OLIVEIRA, A. R. **Tantas vezes paisagem**: Rio de Janeiro, 2007. 160 p.
Entrevista com Carlos Fernando de Moura Delphim.

OLIVEIRA, H. O dia em que Getúlio chegou. **Tribuna de Lavras**, Lavras, n. 741, p. 2, 12 out. 1980.

OLIVEIRA, H. **Pelos caminhos de Josepha Campeira**. Lavras: [s. n.], 1983.

UM POUCO de história. **Tribuna de Lavras**, Lavras, n. 1847, p.1, 21 de mar. de 2001.

PRAÇA da Estação está sendo melhorada. **Tribuna de Lavras**, Lavras, n. 106, p. 4, 5 out. 1969.

PRAÇA da Estação está sendo reformada. **Tribuna de Lavras**, Lavras, n. 1597, p. 16, 15 fev. 1997.

PRAÇA da Estação. **Tribuna de Lavras**, Lavras, n. 554, p. 2, 19/20 mar. 1977.

PRAÇA Dr. José Esteves ganha novo visual. **Tribuna de Lavras**, Lavras, n.1983, 13 jul. 2002.

PRAÇAS e jardins. **Tribuna de Lavras**, Lavras, n. 320, p. 1, 24 set. 1972.

PRÉDIOS da Rede Ferroviária vão a leilão. **Tribuna de Lavras**, Lavras, p. 1, 28 de jul. 2001. Segundo caderno.

POSTES do bonde não seriam retirados: servem a terceiros. **Tribuna de Lavras**, Lavras, n. 18, p. 6, 28 jan. 1968.

POSTES velhos tem fim. **Tribuna de Lavras**, Lavras, n. 150, p. 1, 3 maio 1970.

PREFEITURA MUNICIPAL DE LAVRAS. **Dados**. Disponível em: <http://www.lavras.mg.gov.br/?page_id=45>. Acesso em: 10 jul. 2014.

PREFEITURA recupera praças da cidade. **Tribuna de Lavras**, Lavras, n. 1931, p. 1, 12 jan. 2002. Segundo Caderno.

REDE entrega prédio restaurado. **Tribuna de Lavras**, Lavras, n. 1222, p. 1, 16 dez. 1989.

A REVOLUÇÃO Constitucionalista e fragmentos da história de Lavras. **Jornal de Lavras**, Lavras, 9 jul. 2013. Disponível em: <<http://www.jornaldelavras.com.br/index.php?p=10&tc=4&c=6798>>. Acesso em: 6 ago. 2014.

RFFSA: linha de Barra Mansa poderá ser desativada. **Tribuna de Lavras**, Lavras, n. 1.286, p. 11, 9 mar. 1991.

RFFSA: oficinas podem acabar. **Tribuna de Lavras**, Lavras, n. 795, p. 1, 16 jul. 1983.

RODRIGUES, J. H. (Org.). **Correspondência de Capistrano de Abreu**. Rio de Janeiro: [s. n.], 1977. v. 1.

SAINT-HILAIRE, A. **Vigem pela províncias do Rio de Janeiro e Minas Geraes**. São Paulo: Nacional, 1938.

SALGADO, A. Herança do passado: antigas estações da RFFSA em Lavras continuam sendo utilizadas. **Tribuna de Lavras**, Lavras, n. 2137, p. 1, 17 jan. 2004.

SALGADO, A. Lavras foi incluída no Projeto Turístico da Estrada Real. **Tribuna de Lavras**, Lavras, n. 2654, p. 2, 11 abr. 2009.

SANTOS, C. M. História de Lavras. **Tribuna de Lavras**, Lavras, n. 950, p. 4, 6 out. 1984a.

SANTOS, C. M. História de Lavras. **Tribuna de Lavras**, Lavras, n. 952, p. 3, 20 nov. 1984b.

SANTOS, W. L. **Estrada de Ferro Oeste de Minas: São João Del-Rei (1877-1898)**. 2009. 153 p. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal de Ouro Preto, Ouro Preto, 2009.

SEGAWA, H. M. **Ao amor do público: jardins no Brasil**. São Paulo: Fapesp e Studio Nobel, 1996.

SILVA, A. T.; PAIVA, P. D. O. **Do romantismo à atualidade: Lavras, história de uma praça...** Lavras: Ufla, 2008. 192.

SILVA, L. T.; TEIXEIRA, M. L. **Histórias e curiosidades de Lavras - MG**. Lavras, 15 mar. 2014. Entrevista concedida a Iracema Clara Alves Luz.

SOARES, J. B. S. **Curiosidade sobre as praças de Lavras – MG do ponto de vista administrativo municipal**. Lavras, 15 mar. 2014. Entrevista concedida a Iracema Clara Alves Luz.

SILVEIRA, M. R. Transporte e logística: as ferrovias no Brasil. **Revista Geosul**, Florianópolis, v. 17, n. 34, p. 63-86, jul./dez. 2002.

SIQUEIRA, E. M. Ênnio afirma que Lavras precisa, com urgência, desses melhoramentos. **Tribuna de Lavras**, Lavras, n. 1551, p. 11, 6 abr. 1996.

SOUZA, L. C. **Histórias sobre a ferrovia em Lavras - MG**. Lavras, 15 mar. 2014. Entrevista concedida a Iracema Clara Alves Luz.

STIEL, W. C. **História do transporte urbano no Brasil**. Brasília: Pini, 1984. 519 p.

SUL de Minas quer o trem de volta. **Tribuna de Lavras**, Lavras, n. 1.332, p. 16, 25 jan. 1992.

TEIXEIRA, C. M. As Minas e o templo: o caso de muitos casos. **Revista Mosaico**, Belo Horizonte, v. 2, n. 1, p. 9-16, 2009.

TEREMOS nova estação. **Tribuna de Lavras**, Lavras, n. 94, p. 1, 6 jul. 1969.

TREVISAN, E. A primeira ferrovia brasileira. **Revista Notícia Bibliográfica e Histórica**, Campinas, n. 193, p. 145-159. abr./jul. 2004.

TRILHOS estão saindo. **Tribuna de Lavras**, Lavras, n. 58, p. 1, 27 out. 1968.

VAZ, J. M. **Estrada de Ferro Oeste de Minas: trabalho histórico descritivo (1880-1922)**. [S. l. s. n], 1922. 195 p.

VILELA, M. S. **A formação histórica dos Campos de Santana das Lavras do Funil**. Lavras: Indi, 2007.

ZONA Norte ganhará posto policial. **Tribuna de Lavras**, Lavras, n. 1892, p. 4, 25 ago. 2001.

APÊNDICE – Projeto de revitalização e restauração da Praça Dr. José Esteves.

