

## Reconstrução da memória dos trilhos em Petrópolis: um Guia para Caminhar

### **Fernanda Barcellos**

Graduando, UERJ, Brasil.  
nandabarcellos11@gmail.com

### **Thaissa Martins**

Graduando, UERJ, Brasil.  
martinss.thaissa@gmail.com

### **Patricia Drach**

Professora Doutora, UERJ, Brasil.  
Patricia.drach@gmail.com

## RESUMO

A presença da Ferrovia na cidade de Petrópolis foi um fator fundamental para o seu desenvolvimento e para a formação de um “caráter” particular para a cidade, voltado para a indústria, principalmente têxtil e, que hoje tem sua representação na presença da Rua Teresa, polo de moda da região. Ao longo da rota do trem, observa-se no tecido urbano da cidade, a presença de centralidades ligadas às estações de parada do trem, bem como a ocupação mais intensa ao longo das linhas. A chegada do trem permite transportar mais facilmente insumos para a cidade e para os produtos gerados, sem a necessidade de percorrer grandes distâncias, uma vez que as indústrias e comércio foram instalados nas proximidades da ferrovia. A reconstrução da memória desses caminhos envolveu a identificação dos trajetos totalmente ou parcialmente apagados e das pequenas casas das Vilas Operárias, muitas delas também já diluídas na trama da cidade. A proposta de um Guia para Caminhar com o trem surgiu da observação da riqueza dos vestígios ainda presentes e da sua capacidade de transportar os caminhantes no tempo. O trajeto proposto está no entorno do Centro Histórico e permite ser caminhando a pé. Existem ainda, indicada no guia, propostas de continuidade em direção ao Rio de Janeiro e a Pedro do Rio.

**PALAVRAS-CHAVE:** Memória da ferrovia. Indústria. Petrópolis.

## 1 INTRODUÇÃO

A história da ocupação da Serra da Estrela, na Serra do Mar, tem início no século XVIII a partir da necessidade de encontrar uma rota mais rápida e segura entre o Rio de Janeiro e Minas Gerais, motivada pela economia do ciclo do ouro. A limitação técnica daquela época, para vencer a altitude da Serra do Mar, ocasionou o surgimento de trajetos alternativos, sempre na busca pela rota que oferecesse menos riscos no menor intervalo de tempo. Desta procura, surgiram alguns caminhos, dentre eles os mais conhecidos são: o Caminho Velho, o Caminho do Couto e o Caminho do Proença, sendo esse último conhecido como o Caminho Novo oficial e, que passava pelo trecho menos íngreme da serra, onde hoje a cidade de Petrópolis está localizada. É possível fazer uma associação entre o desenvolvimento da cidade e a abertura do Caminho Novo, uma vez que D. Pedro I conheceu a região, já no século XIX, ao percorrer este caminho.

Em uma visita à região, mais especificamente, à Fazenda do Padre Corrêas, D. Pedro I manifesta o interesse em comprar terras no local, devido ao clima mais ameno em relação à cidade do Rio de Janeiro e, assemelhando-se ao europeu. Em 1824, a Fazenda do Córrego Seco é adquirida com o interesse de construir uma casa de veraneio. Porém, seu desejo foi concretizado somente no reinado de seu filho, D. Pedro II, em 16 de março de 1843, com a assinatura do Decreto Imperial nº 155 de fundação da ‘Povoação - Palácio de Petrópolis’, juntamente com a elaboração de um Plano Urbanístico pelo Major Köeler (TAULOUS, 2007).

A tentativa de encurtar o trajeto entre as províncias de Minas Gerais e do Rio de Janeiro e transportar carga nas duas direções estimulou a construção da primeira ferrovia do país, a Estrada de Ferro Barão de Mauá, futura EF Leopoldina (1886), que foi idealizada por Irineu Evangelista De Souza, conhecido como Barão de Mauá. Em 1852, foi obtida a concessão para criação da Imperial Companhia de Navegação a Vapor e a construção do primeiro trecho da Estrada de Ferro ligando as cidades do Rio de Janeiro e de Petrópolis. Este trecho inicial foi seguido de ramais que passavam por Três Rios e atingiam as cidades mineiras de Juiz de Fora e São João del Rei, com o intuito de chegar ao rio São Francisco e atingir Diamantina. Em 1852, iniciou-se a construção do primeiro trecho, que partia do Porto de Mauá, em Magé, passando por Caiubá, Calufate, Inhomirim e Entroncamento, atual Piabetá, terminando em Fragoso, próximo à Raiz da Serra. Esse primeiro trajeto foi inaugurado em 1854 e iniciava-se no Largo da Prainha, atual Praça Mauá, onde seguia-se de barca a vapor em direção ao Porto de Mauá, em Magé. Logo após, embarcava-se no trem na estação de Mauá, atual Guia de Pacobaíba, com destino à estação situada em Fragoso, realizando o deslocamento em 20 minutos com uma velocidade de 36 km/h. Por fim, terminava-se o trajeto em diligências até o Alto da Serra, utilizando a Estrada Normal da Serra da Estrela, também chamada de Serra Velha. A ferrovia foi de Fragoso até a estação Vila Inhomirim, na Raiz da Serra, em 1856.

Em 1881, trinta anos após a inauguração da ferrovia, ocorreu a construção de mais um trecho da linha do trem, a Estrada de Ferro Príncipe do Grão Pará, permitindo sua chegada até Petrópolis. Para vencer este trecho os passageiros migravam para dois vagões acoplados a uma cremalheira que era capaz de vencer a intensa subida da serra. Com esse acréscimo, a viagem passou a durar 1 hora e 55 minutos, partindo do Largo da Prainha e chegando ao Alto da Serra. Com a consolidação da linha de trem na dinâmica da cidade de Petrópolis, a ferrovia foi ampliada até chegar ao centro da cidade, sendo construída a Estação de Petrópolis passageiros, atual terminal rodoviário do centro (ALMANAQUE MUSEU IMPERIAL, 2012).

Para compreender a importância da ferrovia em Petrópolis, vale mencionar sua influência na economia, facilitando a implantação de indústrias. No contexto cafeeiro, Petrópolis não apresentava as características necessárias para a produção agrícola, como por exemplo o relevo acentuado, mas a presença da Família Real estimulava o seu desenvolvimento econômico e o estudo de novas práticas compatíveis com os aspectos da região. Com isso, surgiram as primeiras indústrias na cidade, como a Companhia São Pedro de Alcântara em 1873 e a Companhia Petropolitana de Tecidos em 1874 (AMBROZIO, 2008). A Fábrica de Tecidos Cometa teve a presença de suas instalações no Meio da Serra, substituindo a antiga Fábrica de Papel Orianda, e no Alto da Serra. Em ambas as regiões foram também instaladas Vilas Operárias, trazendo uma organização social à região com os operários e os serviços que despontaram a partir da presença das famílias na região. A escolha dessa atividade econômica ocorreu devido ao clima úmido, a topografia em vales, que facilitava o represamento de água para geração de energia, e a presença de mão de obra qualificada, em função da estratégia de povoamento da região com imigrantes, justificando o destaque da produção têxtil (de Magalhães, 1966). Além desses fatores, a ferrovia facilitou o transporte de pessoas, matéria prima e produtos, potencializando a vinda de indústrias e as suas construções ao longo da linha do trem. Por esse motivo, a região é conhecida por ser um polo industrial descentralizado.

A partir do ano de 1886, foram inauguradas novas estações ferroviárias em direção à Minas Gerais, inicialmente com destino a Areal e, em seguida, a São José do Vale do Rio Preto, passando pelos bairros de Cascatinha, Corrêas, Nogueira, Itaipava e Pedro do Rio, onde, posteriormente, seriam implantadas outras indústrias e, conseqüentemente, o surgimento de centralidades populacionais com a construção de vilas operárias.

Compreendendo a importância da presença da ferrovia para o desenvolvimento da cidade de Petrópolis, surgiu a iniciativa de reconstruir o percurso do trem, entender quais foram as suas influências naquele período e a correlação com a dinâmica atual da cidade. Com o decorrer da pesquisa surgiu o projeto de um guia turístico para evidenciar os apagamentos e as permanências que ocorreram ao longo dos anos, além de divulgar uma possibilidade turística para além do período imperial.

## **2 DO GUIA DE PACOBAÍBA AO MARCO DO CAMINHO NOVO**

O desenvolvimento dos trechos constituintes da ferrovia iniciou-se com a pesquisa sobre a primeira estrada de ferro do Brasil, a Estrada de Ferro Barão de Mauá, construída no Rio de Janeiro em 1852 por Irineu Evangelista de Souza, posteriormente chamado de Barão de Mauá. Com isso, a pesquisa é estruturada a partir do trajeto da linha, que liga o Porto de Mauá - RJ, a Diamantina - MG, sendo definido um recorte de detalhamento, que se inicia no Guia de Pacobaíba chegando até a cidade de Petrópolis.

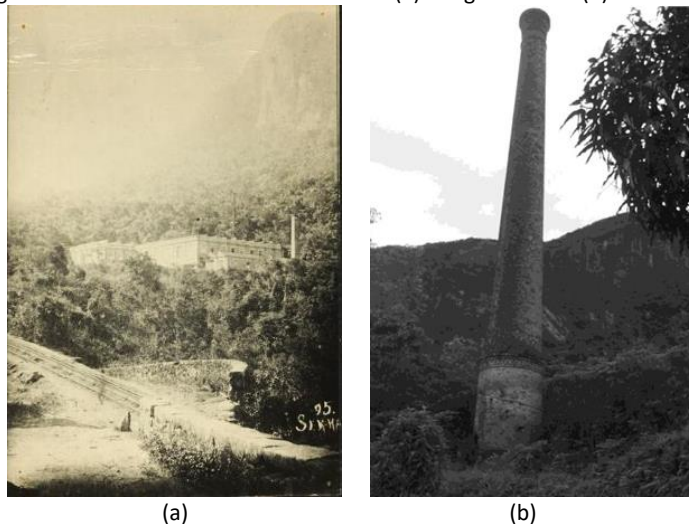
O trajeto estudado inicia-se em Magé, onde está localizada a estação de trem chamada de Estação Guia de Pacobaíba. Nesse local, ocorria a mudança do tipo de transporte, com a chegada das barcas vindas do Largo da Prainha, atual Praça Mauá, e embarque na locomotiva que partia em direção a Estação de Inhomirim, localizada na Raiz da Serra. Na Raiz da Serra, os passageiros passavam para um vagão com cremalheira que permitia vencer o trajeto com intenso aclave e, posteriormente, chegava à Estação do Meio da Serra.

Com o advento da linha do trem, estabeleceu-se uma nova dinâmica ao trajeto, propiciando o processo de industrialização ao longo dos trilhos. A facilidade do transporte de matéria prima e trabalhadores e, posteriormente, o escoamento da produção incentivaram a produção fabril, proporcionando também o crescimento populacional a partir do desenvolvimento econômico na região. Com isso, as indústrias tornaram-se intrínsecas à história da ferrovia na cidade de Petrópolis e seu traçado pode ser observado no tecido urbano indicando sua influência econômica e social na cidade.

Próximo à Estação do Meio da Serra, está localizada a Fábrica Cometa, que ocupou a antiga Fábrica de Papel Orianda, criada ainda em 1852. Cabe indicar a importância da Cometa e da sua Vila Operária para o desenvolvimento da região, uma vez que com a instalação de residências para os seus funcionários e suas famílias, ocorria uma demanda de serviços que atendessem à nova população local. A fábrica e sua vila operária foram tombadas na década de 1980 pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN-Processo n. 662-T62), no Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico (fls. 24/88), por compor o complexo fabril de Petrópolis. Como é possível observar na Figura 1, atualmente, a fábrica encontra-se em ruínas e as residências em processo de descaracterização, entretanto o conjunto parece apresentar um potencial para restauro e reutilização do patrimônio, por meio do turismo e do comércio (ROSA, 2012). Na Figura 1b observa-se o detalhe da chaminé, ainda preservada, da fábrica do Meio da Serra.

Continuando o trajeto, chega-se ao Marco do Caminho Novo (Figura 2), localizado no Alto da Serra, que apresentou um papel importante no processo fundacional da cidade de Petrópolis na busca de caminhos para o transporte de pedras preciosas, no período do ciclo do ouro, de Minas Gerais para o Rio de Janeiro. Essa demarcação simboliza o início de uma estrutura de transporte, pautada nas necessidades de deslocamento de pessoas e produtos com o decorrer do desenvolvimento da região serrana.

Figura 1 - Fábrica Cometa - Meio da Serra: (a) antiga fábrica e (b) chaminé



Fonte: Coleção José Kopke Fróes, Acervo Arquivístico - Museu Imperial/Ibram/MTur, s/d (a) e W. M. Rosa, 2012 (b).

Figura 2 - Marco do Caminho Novo no Alto da Serra (a) e Rua Lopes Trovão parte do Caminho novo (b)



(a) (b)

Fonte: Autoras, 2021.

### 3 DO MARCO DO CAMINHO NOVO ATÉ A COMETA DO ALTO DA SERRA

A próxima parada, após o Marco do Caminho Novo, é a antiga Estação Alto da Serra (Figura 3a), onde hoje encontra-se o condomínio do BNH. Assim como é possível ver nas imagens das Figuras 3b e 3c, não há resquícios da estação. As únicas memórias da existência do trem são a Rua e o Morro dos Ferroviários que estão localizados nos fundos do BNH.

Figura 3 - Ruínas da Antiga Fábrica Cometa: Meio da Serra

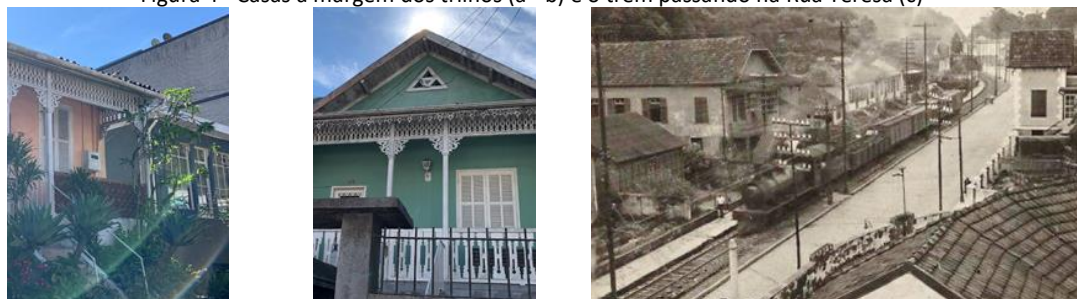


(a) (b) (c)

Fonte: Foto s/d Acervo Arquivístico - Museu Imperial/Ibram/MTur (a), autoras (b) e Google Maps, 2021 (c).

Outras paradas interessantes são as casas antigas, anteriormente situadas à margem do trilho do trem, nas proximidades da antiga Fábrica Cometa do Alto da Serra. As Figuras 4a e 4b apresentam exemplares bastante preservados da arquitetura da época ao longo da linha do trem na Rua Teresa, Alto da Serra.

Figura 4 - Casas à margem dos trilhos (a - b) e o trem passando na Rua Teresa (c)



(a) (b) (c)

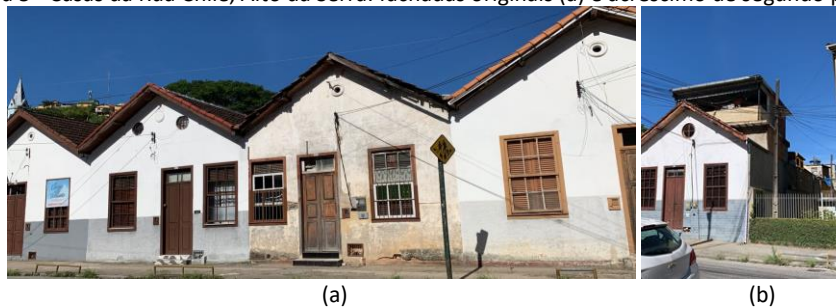
Fonte: Autoras, 2021 (a) e (b). Acervo Arquivístico Museu imperial/Ibram MTur, s/d (c).

A fotografia da Figura 4c mostra a locomotiva a vapor atravessando a cidade. Os moradores antigos relatam que as crianças da região da Rua e do Morro dos Ferroviários eram

encarregadas de avisar sobre o apito do trem para que as roupas fossem retiradas da corda antes da sua passagem por causa da fuligem que o trem deixava como rastro.

Na Rua Chile, nas proximidades da linha do trem, ainda restam cinco casas que faziam parte de uma das vilas residenciais da Fábrica Cometa. Quatro delas encontram-se com as fachadas no formato original, se observadas as fachadas frontais (Figura 5a). Uma delas (Figura 5b), entretanto, está sendo alterada com a construção de um segundo pavimento e de vários anexos na parte posterior que podem ser verificados por meio da observação da fachada lateral da casa.

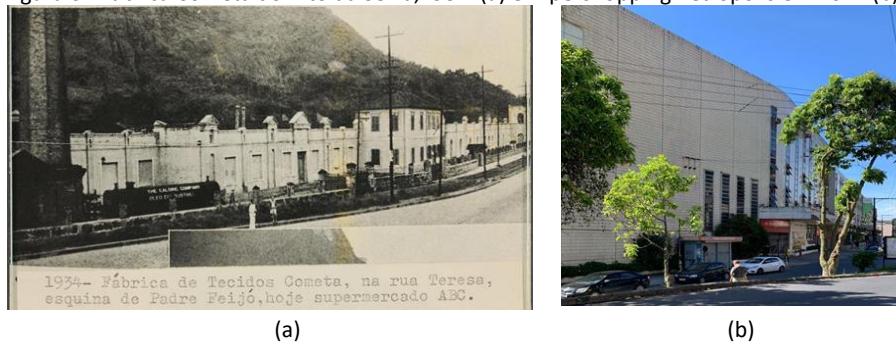
Figura 5 - Casas da Rua Chile, Alto da Serra: fachadas originais (a) e acréscimo de segundo pavimento (b)



Fonte: autoras (a) e (b).

Seguindo o caminho do trem pela Rua Teresa chega-se à Cometa do Alto da Serra (Figura 6a), que foi demolida e, onde hoje situa-se o Hipershopping Petrópolis (Figura 6b). A fábrica iniciou seus trabalhos em 1903 como sede da sucursal da Cometa, que já vinha atuando na unidade do Meio da Serra e foi sendo transferida gradualmente para o Alto da Serra. As fotografias da antiga Fábrica Cometa e do Hipershopping Petrópolis (Figuras 6a e 6b) possuem tomadas semelhantes para o entendimento da sua localização.

Figura 6 - Fábrica Cometa do Alto da Serra, 1934 (a) e Hipershopping Petrópolis em 2021 (b)



Fonte: Acervo Arquivístico - Museu Imperial/Ibram/MTur, s/d (a) e autoras, 2021 (b).

Outros resquícios da fábrica são os dois pequenos edifícios, localizados ao lado do Clube Musical Eutherpe (Figura 7a), que pertenciam ao conjunto de habitações operárias da Cometa. Já na Rua Padre Feijó, encontra-se um conjunto de casas de outra vila da Fábrica Cometa (Figura 7b). Essas estão exatamente ao lado da antiga fábrica (Hipershopping Petrópolis) na sua continuação ao longo da rua. Poucas estão em bom estado e outras já se encontram completamente alteradas.

Figura 7 - Dois edifícios da Cometa (a) e casas remanescentes de uma das Vilas Operárias (b)



(a)

(b)

Fonte: Acervo Arquivístico - Museu Imperial/Ibram/MTur, s/d (a) e autoras, 2021 (b).

## 4 DA COMETA DO ALTO DA SERRA ATÉ A ESTAÇÃO DE TREM DO CENTRO DE PETRÓPOLIS

Seguindo em direção ao centro de Petrópolis, a linha do trem adentrava agora o pátio da Fábrica de Tecidos Dona Isabel (Figura 8), fundada em 1989 (MESQUITA, 2012). No pátio, o trem abastecia diretamente a indústria e transportava sua produção. A fábrica ainda se mantém na região, entretanto encontra-se abandonada.

Figura 8 - Fábrica Dona Isabel, Morin



Fonte: Autoras, 2021.

Do outro lado do rio Palatino, mas à vista do trem, encontrava-se a Mattheis Borg, fábrica especializada em pregos e cravos para ferraduras. Hoje, em suas antigas instalações, encontra-se a fábrica de roupas Ikinha. A construção sofreu diversas alterações e encontra-se descaracterizada (Figura 9a) com exceção de sua fachada lateral que preserva as linhas originais (Figura 9b).

Figura 9 - Fábrica de roupas Ikinha: entrada principal (a) e fachada lateral (b)



(a)

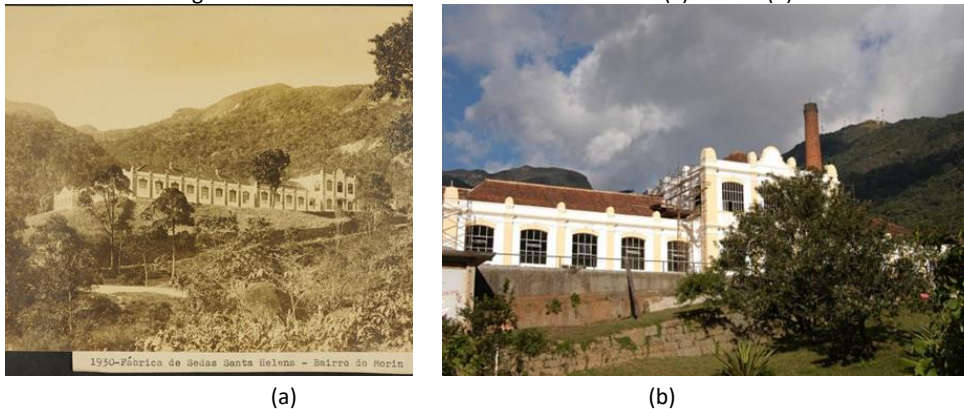
(b)

Fonte: Autoras, 2021 (a) e (b).

Fazendo um desvio na rota e seguindo em direção ao bairro Morin pela Av. General Marciano Magalhães, também é possível encontrar as fábricas Aurora, São Pedro de Alcântara e Santa Helena, todas de tecidos, sendo esta última de seda. Suas localizações também

facilitavam o escoamento da produção pela ferrovia. A Figura 10 apresenta a Fábrica Santa Helena em 1930 e em 2021.

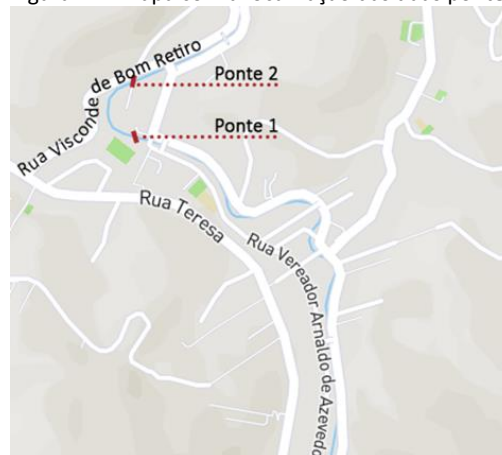
Figura 10 - Fábrica de Tecidos Santa Helena: 1930 (a) e 2021 (b)



Fonte: Acervo Arquivístico - Museu Imperial/Ibram/MTur, s/d (a) e <http://wikimapia.org/11733602/pt/Antiga-F%C3%A1brica-de-Tecidos-Santa-Helena#/photo/694621> (b).

O caminho do trem segue em direção ao Centro Histórico se preservando em relação à sinuosidade do rio Palatino. Para tal ele permanece do mesmo lado do rio até atingir um trecho de acive que impõe a necessidade de construir pontes para atravessar o Palatino.

Figura 11 - Mapa com a localização das duas pontes



Fonte: Mapas App modificado pelas autoras, 2021.

O trajeto da Rua Vereador Arnaldo de Azevedo, antigo caminho da ferrovia, é arborizado e sombreado permitindo um acesso agradável aos pedestres. A primeira ponte (Figura 12a) está localizada no Centro de Operações Paulo Roberto Filgueiras - Defesa Civil, ao lado da Associação dos Servidores do Município de Petrópolis. Adentrando a empresa Águas do Imperador, no fundo do terreno, faz-se uma curva à direita passando sobre essa ponte.

A segunda ponte permite o acesso à Rua Visconde de Bom Retiro (Figura 12b), trecho final para que se atinja a antiga Estação de Passageiros. Cabe ressaltar que no trecho entre as duas pontes existe atualmente um conjunto de casas, construídas sobre os trilhos, aparentemente de forma irregular, dificultando o entendimento de como o trem circulava pela região.



Figura 12 - Resquícios das pontes sobre o Rio Palatino: ponte 1 (a) e ponte 2 (b)



Fonte: Autoras, 2021 (a) e (b).

O caminho adentra a Rua Prefeito João Caldara que atravessa a região até encontrar a Rua Visconde de Souza Franco e finalmente atingir a antiga Estação de Petrópolis Passageiros, localizada no centro de Petrópolis e parada obrigatória, onde hoje encontra-se o terminal rodoviário. Na imagem da Figura 14a é possível visualizar sua configuração na época de sua construção e, na Figura 14b, observa-se seu estado atual. Desta estação o trem seguia em direção a Minas Gerais.

Figura 13 - Estação de trem D. Leopoldina (a) e Terminal Rodoviário Municipal (b)



Fonte: Acervo Arquivístico - Museu Imperial/Ibram/MTur, s/d (a) e

<https://tribunadepetropolis.com.br/noticias/terminal-rodoviario-do-centro-tem-novos-relatos-de-brigas/> (b).

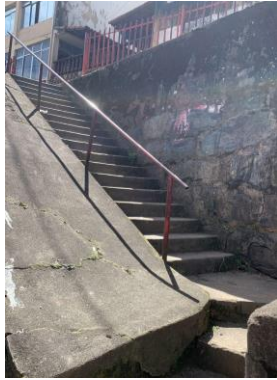
## 5 SEGUINDO A PARTIR DO CENTRO HISTÓRICO EM DIREÇÃO A MINAS GERAIS

A cidade de Petrópolis representava um importante ponto na ligação do Rio de Janeiro às Minas Gerais, por ser a residência de verão da Família Imperial e, portanto, a sede do governo neste período. A chegada do trem ao centro de Petrópolis, chamada de Estação de Petrópolis Passageiro, originou uma dinâmica importante no trajeto, uma vez que a presença da estação permitiu o fluxo diário de passageiros na ida e vinda para a cidade do Rio de Janeiro, como por exemplo o chamado “trem dos maridos”, que permitia uma circulação pendular dos trabalhadores na então capital do país. Com a flexibilização do transporte permitiu uma dinâmica de trabalho no centro de Petrópolis com os distritos e as cidades vizinhas, uma vez que havia um grande fluxo de trabalhadores que prestavam serviço tanto ao Rio de Janeiro quanto às Minas Gerais.

Dessa estação partia-se o trem com destino à cidade de Três Rios, onde apresenta um importante encontro de rios, constituindo o único delta triplo da América Latina, mas também um importante ponto de encontro dos ramais da ferrovia e, posteriormente, das rodovias brasileiras. A partir de Três Rios, o trem seguia para Minas Gerais. Subindo a escada na rua Floriano Peixoto (Figura 14a) é possível chegar à antiga rua do trem, hoje Rua Dr Hélio Bittencout, ainda no Centro Histórico de Petrópolis. Até os dias atuais, ela não sofreu alterações em suas dimensões e permite o acesso a parte dos fundos das casas. Ao final dessa estreita rua,

chega-se ao túnel que vencia o morro e permitia a passagem do trem, interligando a rua Dr Hélio Bittencout com a Rua Bonjean. A Figura 14b permite visualizar a saída do túnel em direção a Rua Bonjean até outro túnel, hoje sem acesso, que seguia até a Ponte de Ferro.

Figura 14 - Escada de acesso à rua do trem (a) e saída do túnel em direção à rua Bonjean (b)



(a)



(b)

Fonte: Autoras, 2021 (a - b).

Integrante das obras de engenharia de transporte ferroviário para a chegada às Minas Gerais, a Ponte de Ferro Itamaraty representa um lugar de memória do passado ferroviário e das origens da indústria em Petrópolis, ocorrendo o tombamento definitivo em 1998 (INEPAC). Está localizada no bairro Itamaraty, compondo o quadro paisagístico do sítio do Itamaraty e conecta as ruas Dr. João Barcellos à Servidão José Gonçalves Aldeia. Apesar de ser utilizada pelos pedestres da região, a ponte encontra-se degradada, devido às intempéries e à falta de manutenção, sendo possível visualizar na Figura 15.

Figura 15: Ponte de Ferro Itamaraty: vista inferior (a) e vista lateral (b)



(a)

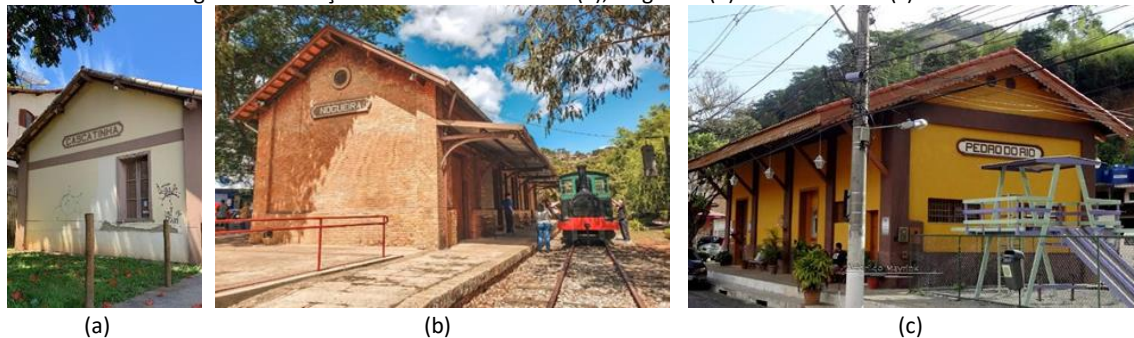


(b)

Fonte: Autoras, 2021 (a) e (b).

Partindo da Ponte de Ferro é possível chegar à estação de Cascatinha (Figura 16a). Construída na década de 1940, ela funcionava como uma das estações da linha de subúrbios entre Petrópolis e Pedro do Rio.

Figura 16 - Estações de trem: Cascatinha (a), Nogueira (b) e Pedro do Rio (c)



Fonte: Autoras, 2021 (a), Arquivos Sou Petrópolis, s/d (b) e <http://otremexpresso.blogspot.com/2017/02/estacao-pedro-do-rio-estive-no-local-em.htm> (c).

O trajeto era composto pelas paradas em Cascatinha, Corrêas, Nogueira, Bonsucesso, Itaipava, Doutor Nilo e Pedro do Rio. Dentre elas, Nogueira e Pedro do Rio encontram-se em ótimo estado, abrigando museus que contam um pouco da história do trem na cidade. Na antiga estação de trem de Nogueira (Figura 16b), construída em 1908, funciona uma biblioteca, um minimuseu ferroviário e exposições variadas e na de Pedro do Rio (Figura 16c), construída em 1886, hoje funciona o Centro Cultural Celina Barbosa. Já as outras quatro foram totalmente descaracterizadas e hoje não é mais possível encontrar suas localizações exatas, sendo elas Corrêas, Bonsucesso, Itaipava e Doutor do Nilo.

Vale ressaltar que entre as estações de Cascatinha e Corrêas encontrava-se a Companhia Petropolitana de Tecidos. Construída em 1873, ela integra o Conjunto Fabril de Cascatinha (Figura 17a), que foi tombado em 1981 e inclui a vila operária e a Igreja Matriz de Sant'Ana e São Joaquim (Figura 17b). Apesar da proteção patrimonial, o conjunto encontra-se degradado com a vila operária completamente alterada e a fábrica sem manutenção, apresentando hoje um novo uso com a instalação de empresas no seu interior (DIÁRIO DE PETRÓPOLIS).

Figura 17 - Companhia Petropolitana de Tecidos (a) e Igreja Matriz de Sant'Ana e São Joaquim (b)



Fonte: <https://pt-br.facebook.com/AHistoriaDeCascatinha/> (a) e <https://diocesepetropolis.com.br/local/parouquia-santana-e-sao-joaquim/> (b).

Percebe-se que grande parte da história e memória da passagem do trem em Petrópolis foi esquecida, mas ainda é possível encontrar vestígios desse período tão importante para o país, por ser a primeira linha de trem construída e pelo impacto na evolução dos meios de transportes, com repercussões sociais, econômicas e políticas.

## 6 METODOLOGIA

Com o objetivo de entender as ausências e permanências da antiga linha do trem em Petrópolis, foram mapeadas as estações e discutidas as influências que o transporte provocou na dinâmica da cidade. Também foram pesquisadas as indústrias que surgiram ao longo da linha do trem, uma vez que esse tipo de locomoção foi um dos principais estímulos para o crescimento fabril, interferindo diretamente no desenvolvimento econômico e social do território.

Para o processo de concepção da pesquisa, o procedimento metodológico aplicado envolveu quatro momentos específicos que podem ser divididos em: levantamento de material bibliográfico, mapas, fotos e vídeos da região; organização do material e definição dos recortes a serem trabalhados em textos e imagens; levantamento fotográfico dos trechos definidos anteriormente; e desenvolvimento da proposta de uma cartilha e de placas informativas em locais determinados para análise e divulgação dos resultados observados.

No primeiro momento, levantamento de dados, foi realizada a pesquisa de modo a compreender a localização das estações e construções ao longo da linha do trem. Dessa forma, foram consultados arquivos bibliográficos como livros, artigos acadêmicos, dissertações e teses, entre outros; arquivos de imagens e vídeos, principalmente os acervos virtuais da biblioteca do Museu Imperial; mapas e planos urbanísticos, como também materiais capazes de acrescentar informações, como textos e revistas da cidade e/ou sobre a cidade.

No segundo momento, organização do material obtido, foi reconstruído o caminho do trem para melhor entender sua dinâmica, através das suas ausências e permanência no tecido urbano atual da cidade. Esta fase envolveu também a elaboração de um mapa de localização das estações ferroviárias e das principais fábricas ao longo desse caminho, utilizando o software livre QGIS.

No terceiro momento, levantamento fotográfico, ocorreu o mapeamento por imagens dos pontos definidos anteriormente como importantes para a pesquisa, com o intuito de construir a memória do trem ao longo dos anos, entendendo o estado atual dos bens e quais são as suas influências para a cidade. Assim, permitiu compreender as ausências e permanências dos trilhos e seu contexto com as mudanças do tipo de transporte, econômicas e sociais.

Por fim, o quarto momento envolveu a proposta de criação de uma cartilha turística a partir dos dados obtidos, com o intuito de explorar esse momento histórico e incentivar novos olhares na cidade, que é mais conhecida pelo período imperial. Para permitir esse roteiro, também foi proposta a locação de placas informativas nas principais construções que pertencem a mais uma camada histórica de Petrópolis, o período da ferrovia. Dessa forma, acredita-se em um resgate dos apagamentos ao longo dos anos, pensando na importância da coexistência das narrativas cotidianas do meio urbano.

## 7 RESULTADOS E DISCUSSÕES

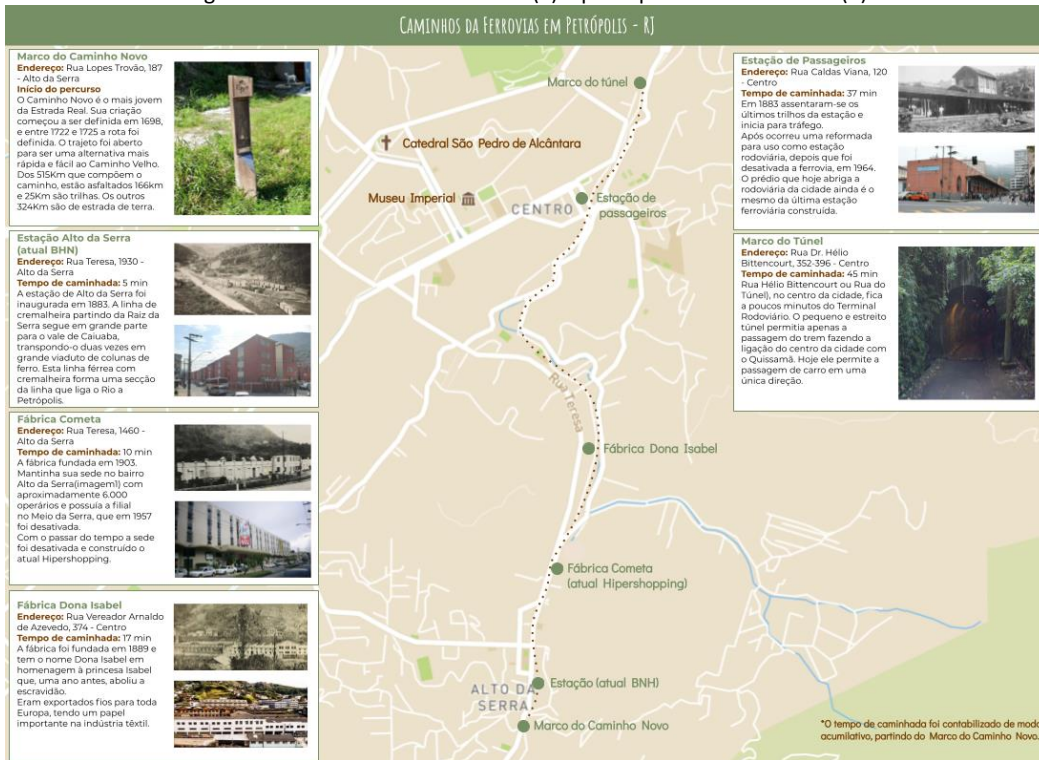
A partir do estudo sobre a história industrial de Petrópolis e a reconstrução da linha de trem que passava pela região, é interessante observar como seu desenvolvimento está ligado à circulação de pessoas e às mudanças dos modais de transporte. Entende-se também, como os avanços da implantação da ferrovia tiveram repercussões decisivas na malha urbana. Com isso, pode-se perceber a influência da ferrovia na formação de centros populacionais na cidade, além de estimular o crescimento econômico e comercial através das indústrias.

Com o desenvolvimento rodoviário, percebe-se como os trilhos cederam espaço para as vias pavimentadas, uma vez que a cidade necessitava de uma nova dinâmica de transporte, provocando a exclusão de grande parte da estrutura ferroviária existente. Nesta pesquisa o trabalho envolve a ideia de uma sobreposição entre as camadas da malha urbana. A cidade de Petrópolis, por ter sido construída entre vales e ao longo dos rios apresenta uma morfologia limitante para a abertura de novos caminhos.

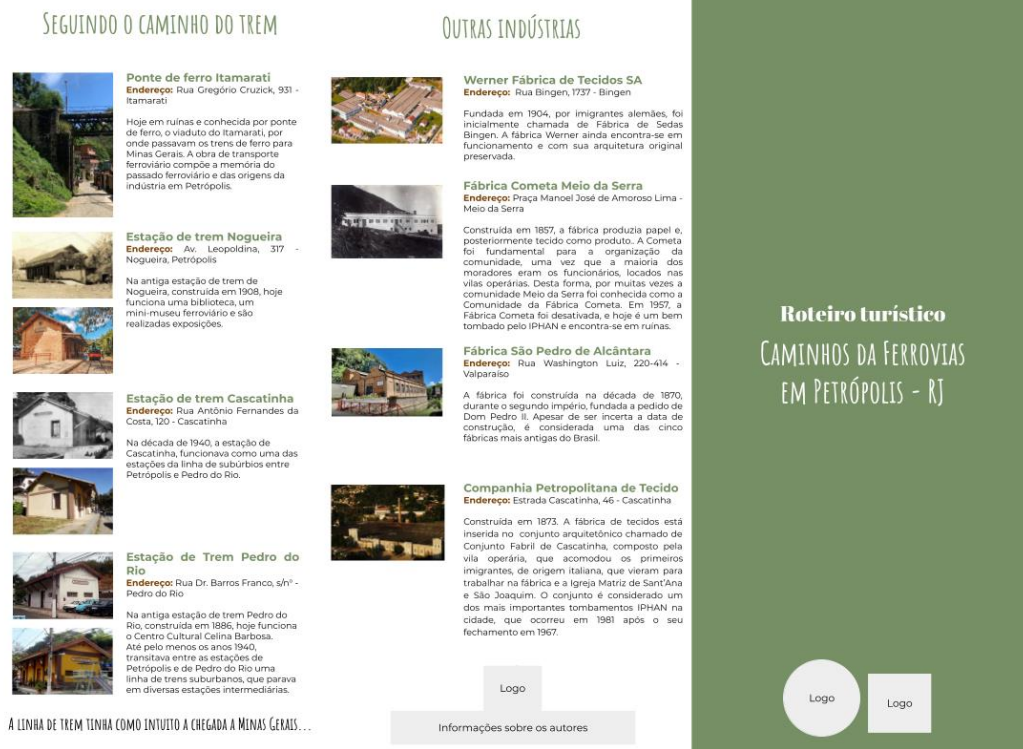
A recomposição da linha do trem permitiu compreender as permanências e os apagamentos da memória do período da ferrovia e como ainda é possível explorar seus vestígios e difundir sua importância para a cidade de Petrópolis. Com isso, surgiu a proposta de locação de placas informativas, uma iniciativa já existente no Centro Histórico de Petrópolis para casarões históricos, com a ideia de expor as camadas visíveis e não visíveis do trem e, consequentemente, da indústria. As placas teriam informações sobre o que as construções foram anteriormente e sua importância no desenvolvimento da cidade.

Além disso, a construção de um roteiro turístico partiu do interesse de divulgar essa memória de forma mais interativa, permitindo ao viajante vivenciar o trajeto do trem. A linguagem escolhida foi de folheto para que o viajante possa acompanhar e observar ao longo da sua caminhada pela cidade os pontos recomendados, com um breve resumo histórico sobre o local. O protótipo do Guia para Caminhar é apresentado nas Figuras 18a e 18b.

Figura 18 - Parte frontal do folheto (a) e parte posterior do folheto (b)



(a)



(b)

Fonte: Autoras, 2021 (a) e (b)

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta pesquisa contribuiu para o entendimento do desenho da cidade de Petrópolis nos dias de hoje. Através dos reflexos que estas alterações promoveram na cidade foi possível compreender a relação da construção de caminhos e das mudanças dos modais de transporte

com a necessidade econômica de cada período e, observar como estas alterações influenciaram a dinâmica sócio econômica da cidade.

A escolha de disseminar a pesquisa por meio de um guia turístico está pautada na relevância econômica do turismo para a cidade e como ele é capaz de valorizar e incentivar a preservação do patrimônio. Assim, é possível preservar os espaços ainda existentes e resgatar a memória que hoje foi esquecida. O roteiro turístico elaborado tem como objetivo permitir que moradores e viajantes, através do caminho do trem, conheçam também partes apagadas da história industrial durante o percurso.

Trata-se de um trabalho passível de aplicação imediata e de futuras expansões do roteiro, não apenas em extensão territorial, mas também com novas formas de apresentação do material, como vídeos, trajetos online através de drones, podcast sobre o assunto e outras prospecções que se mostrem agregadoras para o debate.

## Referências

AMBROZIO, Júlio. **O Presente e o Passado no Processo Urbano da Cidade de Petrópolis**. Uma História Territorial. 350 f. Tese (Doutorado em Geografia). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo – USP, São Paulo. 2008.

AMBROZIO, Júlio; DE OLIVEIRA, Paulo. Organização e produção do espaço: as transformações socioespaciais observadas no núcleo originário do bairro meio da serra. **Revista de Geografia**. Juiz de Fora: UFJF, 2019.

DE MAGALHÃES, J. Cezar. A função industrial de Petrópolis. **Revista Brasileira de Geografia**, IBGE, ano XXIII, janeiro-março, 1966, n. 1, p. 19-55.

FIANI, Ronaldo. Lições econômicas para a preservação do patrimônio de Petrópolis: o fracasso da Fábrica Petropolitana. **Diário de Petrópolis**. Petrópolis, Brasil, 2019. Disponível em: <https://www.diariodepetropolis.com.br/integra/ronaldo-fiani-160614> Acesso em: 05 dez. 2021.

FRÓES, C. O. Detalhes interessantes sobre o plano Köeler. Em: **Instituto Histórico de Petrópolis**, Texto básico de palestra no IHP, Petrópolis, Brasil, 2002. Disponível em: <[http://ihp.org.br/26072015/lib\\_ihp/docs/cof20020311.htm](http://ihp.org.br/26072015/lib_ihp/docs/cof20020311.htm)> Acesso em: 26 mar. 2021.

MAURICIO, M. M. **Solar do Império: Convergência de Memórias e Apropriação pelo Turismo**. Dissertação (Mestrado em Memória Social). Programa de Pós Graduação em Memória Social (PPGMS) do Centro de Ciências Humanas e Sociais da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro. 2015.

MESQUITA, Pedro. **A Formação Industrial De Petrópolis: Trabalho, Sociedade E Cultura Operária (1870-1937)**. Dissertação (Mestrado em História). Departamento de pós-graduação em História, Universidade Federal de Juiz de Fora. 2012.

MORLEI, E. J. A forma da utopia: o Plano Köeler e a implantação da Vila Imperial. **Oficina de Estudos da Preservação / Coletânea I**. Org Maria Rosa Correia. Rio de Janeiro: IPHAN, 2008.

PEDROSO, M. M. M. De Fazenda à Núcleo Urbano, a Cidade Imperial em sua Formação. Em: **Instituto Histórico de Petrópolis**, Texto básico da palestra proferida na reunião do IHP sobre a Monografia de pós-graduação em História da PUC-Rio, Petrópolis, Brasil, 2007. Disponível em: [http://ihp.org.br/26072015/lib\\_ihp/docs/mmmp20071008.htm](http://ihp.org.br/26072015/lib_ihp/docs/mmmp20071008.htm) Acesso em: 14 jun. 2021.

RESENDE, Regina; VIANNA, Cátia. **Almanaque de Petrópolis: A estrada de Ferro e as Viagens de Trem**. N. 3. Petrópolis: Museu Imperial, 2012. 16 p.

ROSA, Waleska Marcy. Preservação do patrimônio industrial e direito à moradia: potencialidades de preservação e utilização da Vila Operária no Meio da Serra, Petrópolis, RJ. **VI Colóquio Latinoamericano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial**. 2012.

TAULUIS, Antônio. História de Petrópolis. **Instituto Municipal de Cultura e Esportes**, 13 f. Petrópolis, 2007. Disponível em: <http://www.petropolis.rj.gov.br/fct/index.php/petropolis/historia> Acesso em: 15 jul. 2021.