

# *Oitocentos*

*Arte Brasileira do Império à República*

*Tomo 2*

ARTHUR VALLE

CAMILA FAZZI

(ORG.)



2010

**Realização da Publicação**

UFRRJ  
CEFET-Nova Friburgo

**Organização**

Arthur Valle  
Camila Dazzi

**Projeto Gráfico**

Camila Dazzi  
dzaine.net

**Editoração**

dzaine.net

**Editoras**

EDUR-UFRRJ  
DezenoveVinte

**Correio eletrônico**

dezenovevinte@yahoo.com.br

**Meio eletrônico**

A presente publicação reúne os textos de comunicações apresentadas de forma mais sucinta no *II Colóquio Nacional de Estudos sobre Arte Brasileira do Século XIX*. Os textos aqui contidos não refletem necessariamente a opinião ou a concordância dos organizadores, sendo o conteúdo e a veracidade dos mesmos de inteira e exclusiva responsabilidade de seus autores, inclusive quanto aos direitos autorais de terceiros.

Oitocentos - Arte Brasileira do Império à República - Tomo 2. / Organização Arthur Valle, Camila Dazzi. - Rio de Janeiro: EDUR-UFRRJ/DezenoveVinte, 2010.

1 v.

ISBN 978-85-85720-95-7

1. Artes Visuais no Brasil. 2. Século XIX. 3. História da Arte. I. Valle, Arthur. II. Dazzi, Camila. III. Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro. IV. Centro Federal de Educação Tecnológica Celso Suckow da Fonseca. Unidade Descentralizada de Nova Friburgo. V. Colóquio Nacional de Estudos sobre Arte Brasileira do Século XIX.

CDD 709

ISBN 978-85-85720-95-7



9 788585 720957



## A arquitetura eclética na Praça da Estação: a arte brasileira e a consolidação do espaço urbano no final do século XIX

Carlos Eduardo Ribeiro Silveira



 m fins do século XIX e início do XX observamos um período de avanços técnico-científicos que, no Brasil, vieram de encontro à instauração de um novo regime político que precisava concretizar a imagem de um governo forte, estável e moderno; para isto a reorganização do espaço urbano teria grande utilidade. Foi neste contexto que, na arquitetura, o Ecletismo - movimento estético surgido na primeira metade do século XIX na França, que empregam vários 'estilos' de construção em uma mesma edificação -, atingiu seu apogeu no Brasil. Podemos traçar as possíveis relações entre o estilo em questão e a nascente República.

O ecletismo funcionou como forma de justificação da República, isto por possibilitar uma arquitetura mais atualizada, tecnicamente elaborada e com mão-de-obra especializada; neste sentido, preenchia os ideais positivistas de cientificidade e avanços tecnológicos. No campo do imaginário, aproximava o Rio de Janeiro à Paris, que também tinha sofrido com problemas urbanísticos e populacionais, e que foram solucionados através de poderes ditatoriais do prefeito Haussmann, onde boa parte da cidade foi demolida para depois ser reconstruída em estilo eclético, isto na metade do século XIX.

É através deste olhar que este trabalho se constrói, estabelecendo relações entre o patrimônio arquitetônico edificado e seu rico potencial como ente portador de informações artísticas e históricas, percebendo as arquiteturas como locais onde, por excelência, podemos encontrar traços reveladores das mais variadas formas de manifestações artísticas dos 'estilos' usados como referência projetual e das relações do antigo com o novo. Constatamos que através das edificações convivem e se fundem modelos estéticos e espaciais, percepções, diferentes culturas e narrativas, com destaque para a memória social.

Como fundamentação teórico-metodológica, lançamos mão do estudo de caso da Praça João Penido (Praça da Estação), na cidade de Juiz de Fora, MG, já que esta guarda exemplos de bens arquitetônicos tombados pertencentes ao período eclético, de grande representatividade no processo de desenvolvimento econômico, social e urbano da cidade e, especificamente, na consolidação da imagem de Juiz de Fora como 'cidade moderna', criada ao 'gosto francês'. É no final do século XIX e início do XX que esta Praça se firma como importante cenário aglutinador do sistema de

transportes, fato que foi determinante não apenas para a Praça, como também para seu entorno imediato. Num segundo momento de ocupação do Largo, podemos observar o predomínio das edificações erigidas segundo o estilo eclético (já amplamente difundido na cidade do Rio de Janeiro àquela época), apontando para a presença de elevado apuro plástico e consolidação econômica. Procuramos, ainda, relacionar os elementos estilísticos advindos do ecletismo (pelo viés arquitetônico) com os aspectos formais e funcionais próprios da arquitetura e que estão presentes neste mecanismo de formação da cidade.

Para essa pesquisa, trabalhamos com a investigação *in loco*, análise de documentos, bibliografia relacionada e relatórios dos órgãos competentes ligados aos campos da arquitetura, artes, estética, patrimônio, história e sociologia. Desta forma, visamos lançar olhares sobre o patrimônio arquitetônico eclético deste cenário específico da cidade, buscando elencar os traços que o conformam, a fim de explorar esse segmento de estudos sobre a arte brasileira, no período referido, entendendo desde as técnicas construtivas, materiais e mão-de-obra empregados, plantas e espacialidade aos elementos decorativos empregados.

### **Formação de Juiz de Fora: uma “cidade de fronteira”**

O período de maior desenvolvimento de cidades, em toda a História do Brasil, corresponde à mineração aurífera em Minas Gerais, no início do século XVIII. A origem de Juiz de Fora remonta a essa época e, desde suas primeiras povoações, já mostrava “características de periferia, margem, fronteira, que a tornam extremamente rica na tecitura do urbano”. Como relata Musse:

*Via de passagem, ao longo do Caminho Novo, no século XVIII; parada de tropeiros, entreposto comercial, vila que surge do capital advindo das lavouras de café, em meados dos oitocentos; cidade construída pelo sonho do Novo Mundo dos imigrantes; pólo industrial que corresponde ao ideal da nação idealizada pela República, Juiz de Fora se mostra como um rico objeto de pesquisa, exatamente por ser um lugar que não pode ser identificado ou descrito com facilidade e certeza.*<sup>1</sup>

Ao longo das margens do “Caminho Novo” surgiram vários postos oficiais para o registro e fiscalização de ouro que era transportado em lombos de mulas. Estes postos deram origem às cidades de Barbacena e Matias Barbosa, entre outras. Em função das hospedarias e armazéns, ao longo do caminho, outros pequenos povoados foram surgindo, como Santo Antônio do Paraibuna que, posteriormente, possibilitou a fundação da cidade de Juiz de Fora. Assim,

---

<sup>1</sup> MUSSE, Christina Ferraz. **Imprensa, cultura, imaginário urbano**: exercício de memória sobre os anos 60/70 em Juiz de Fora. Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Comunicação da Escola de Comunicação da UFRJ. Orientadora Prof<sup>ª</sup> Dr<sup>ª</sup> Heloísa Buarque de Hollanda. Rio de Janeiro, 2006, p. 12.

*apesar de estar situada geograficamente no estado de Minas Gerais [...] nunca compartilhou do projeto da mineiridade, ele próprio um discurso produzido no final do século XIX e início do século XX, para dar conta das diversidades culturais e territoriais da região [...] Por ser vila e cidade, só constituídas em meados do século XIX, Juiz de Fora não comungou da estética barroca das cidades “mineiras” [...]. (grifo da autora) <sup>2</sup>*

Na metade do século XIX, chegaram os primeiros imigrantes a Juiz de Fora a fim de trabalhar na “Estrada União Indústria” e nas lavouras de abastecimento interno. O valor da cidade como entreposto comercial foi reforçado com a chegada da “Ferrovia D. Pedro II”, em 1875. Porém, devido a uma conjunção de fatores que englobavam desde o desinteresse dos trabalhadores agrícolas pelas terras até a rescisão dos contratos da Companhia União Indústria, os colonos e demais operários foram trabalhar nas pequenas indústrias que surgiam na cidade. Estes foram os primeiros passos que caracterizaram Juiz de Fora como “cidade industrial”, modelo da “modernidade”, construída à parte do sentido da “mineiridade colonial” das demais cidades de Minas Gerais.

Desta feita, procuramos “estabelecer alguns vínculos explicativos para o vigoroso e original processo de industrialização de que foi palco a antiga Vila de Santo Antônio do Paraibuna, mais tarde Juiz de Fora [...] apelidada, não casualmente, de a Manchester Mineira.”<sup>3</sup> Portanto, uma cidade de origem industrial. Esses aspectos são necessários para melhor compreensão de sua situação. Musse<sup>4</sup> atribui a determinação de Juiz de Fora como uma cidade industrial a um conjunto de fatores que caracterizou a cidade em fins do século XIX. Podemos perceber, então que:

*I - uma estrada – a “União Indústria” – que não era apenas a maior do país, mas uma das melhores do mundo, permitindo o escoamento, a conquista de mercados e a atração de riquezas, levando-nos a desempenhar o papel de movimentadíssimo empório, destinado a atender não apenas à província e ao Estado, mas também a outras regiões cujos interesses econômicos aqui aportavam,  
II – a estrutura social com experiência européia que saltou da “União Indústria”, quando a empresa de Mariano Procópio já periclitava, para as primeiras empresas mecânicas e de bebidas,  
III – a capacidade amplíssima do agir e do fazer, sem o intervencionismo do Estado, ao lado de uma confiança em normas e instrumentos econômicos inalterados. Oferecia-se garantia ao investimento,  
IV – a existência de uma elite empreendedora, que veio do café.*

O processo de industrialização de Juiz de Fora já foi alvo de vários estudos e torna-se impossível fazê-lo sem mencionar a figura de Bernardo Mascarenhas, industrial de grande visão, que

---

<sup>2</sup> Idem, ibidem, p. 13.

<sup>3</sup> ARANTES, Luiz A. A Fábrica e a Luz. DELGADO, I. J. G.; NEVES, J. A. P.; OLIVEIRA, M. R. (org.). **Juiz de Fora**: história, imagem, texto. Juiz de Fora: FUNALFA, 2004, p. 59.

<sup>4</sup> CID apud MUSSE, op. cit, p. 63.

realizou inúmeros empreendimentos, no século XIX, no município. Esse processo de industrialização foi parte de uma elaboração constitutiva de um segmento da burguesia industrial nacional e local, mas também trouxe à cidade um grande número de imigrantes em busca de trabalho nas indústrias, como ilustra Arantes<sup>5</sup>: “(d)os vários grupos étnicos que contribuíram para a formação da identidade da cidade de Juiz de Fora, tive a oportunidade de escrever um capítulo sobre a imigração alemã, onde dou bastante ênfase à contribuição dos germânicos protestantes na montagem das primeiras indústrias no município.”

Resultado político, econômico, administrativo e espacial da fusão de duas povoações (a localidade fundada por Mariano Procópio, ‘Juiz de Fora’, e a ‘Cidade do Paraibuna’), em 19 de dezembro de 1865, a Assembléia Provincial da Cidade do Paraibuna funda a cidade do Juiz de Fora, medida que, naquela época, deu início a um incipiente processo de “urbanização”: algumas desapropriações, doações de terras e um intenso procedimento de arborização, na parte ‘central’ da cidade. Segundo Junqueira

*em 1870, existiam em Juiz de Fora 190 estabelecimentos, sendo 170 industriais e 34 comerciais. Sete anos depois, já chegavam ao número de 241 indústrias e 80 empreendimentos. [...] Muito se deve aos imigrantes alemães que aqui fundaram fábricas de cerveja, curtumes, empresas de construção, de máquinas agrícolas, de carroças e, até mesmo uma fundição de ferro gusa. Esse constante crescimento econômico atraía migrantes que vinham em busca de emprego nas novas indústrias, fazendo crescer também a população da cidade.*<sup>6</sup>

Em 1875, a Câmara Municipal, depois de comprar um terreno entre as ruas da Imperatriz e da Califórnia, a fim de construir uma edificação para abrigar a “Estação da Estrada de Ferro” (inicialmente, “Ferrovia D. Pedro II” e, mais tarde, “Estrada de Ferro Central do Brasil”), reforçou a importância da cidade como entreposto comercial. Os passageiros desciam na Estação, mas as mercadorias eram desembarcadas no Largo do Riachuelo. É importante observar que, embora esta Estação tenha sido construída na área central da cidade, a Estação de Mariano Procópio (1876) ainda manteve seu posto como a mais importante estação do município.

Graças à ferrovia, o município passou por uma fase de grande crescimento e desenvolvimento populacional e econômico, atingindo desde setores ligados ao comércio até aqueles ligados ao incremento sanitário-urbanístico. Como exemplos, citamos a expansão da hotelaria, nova edificação para a administração municipal, inauguração do Fórum e do Palácio da Câmara, calçamento e

---

<sup>5</sup> ARANTES, op. cit., p. 56

<sup>6</sup> JUNQUEIRA, Patrícia Thomé. **A formação dos centros e o processo de descentralização das cidades de médio porte.** Estudo de caso: Juiz de Fora. Dissertação de Mestrado. Orientadora Prof<sup>ª</sup>. Dr<sup>ª</sup>. Sonia Hilf Shulz. Rio de Janeiro: PROARQ/UFRJ, 2006, p. 67.

abertura de ruas, construção de pontes e de canais para escoamento de água e a iluminação da cidade, por meio de lampiões de querosene.

Baseando-se nas então famosas “Exposições Universais”, em 1886, a Câmara Municipal tomou a iniciativa de realizar uma exposição industrial em Juiz de Fora, a fim de mostrar sua produção - que já se destacava na região – e se firmar como uma cidade “moderna”<sup>7</sup>. Em Juiz de Fora, os pavilhões foram levantados no Jardim Municipal, nos lugares designados pelo ‘alinhador’ e desde que mantivessem “a elegância arquitetônica e sendo convenientemente ornados e embandeirados [...]”<sup>8</sup>

Em 11 de outubro de 1887, Bernardo Mascarenhas, que já havia instalado sua primeira fábrica têxtil na cidade, propôs à Câmara a troca da iluminação pública a gás pela elétrica. A proposta foi aceita e o empresário construiu, para esse fim, a “Companhia Mineira de Eletricidade”, em janeiro de 1888. A inauguração da “nova iluminação” aconteceu em setembro de 1889, quando também foi inaugurada a “Usina Hidrelétrica de Marmelos”, a primeira usina hidrelétrica da América Latina.

Este foi um grande marco para a cidade, já que atraiu mais fábricas e indústrias para Juiz de Fora, incrementando seu crescimento econômico e produtivo. Muitos empresários mudaram-se para a cidade nesse período, graças à implantação da energia elétrica e aos incentivos oferecidos por Bernardo Mascarenhas. Vinte anos depois da fundação deste serviço, quinze novas fábricas haviam sido instaladas na futura “Manchester Mineira”.

Ao final do século XIX e início do XX, houve o desenvolvimento de diversos núcleos industriais em Minas Gerais. Entre eles, o de maior destaque, quer pelo número de indústrias e de operários, quer pelo capital gerado, foi o núcleo de Juiz de Fora. Esse panorama foi mantido até a década de 1930, quando, gradativamente, foi deslocado para a Capital, Belo Horizonte. No início do século XX, Juiz de Fora era considerada a cidade mais moderna e industrializada de Minas Gerais, também tida como a capital cultural do Estado, sua cidade mais ‘cultura’ e urbanizada, mesmo quando confrontada com o ambiente de ‘cultura colonial’ mineiro, uma vez que Juiz de Fora esteve aparte do processo histórico que caracterizou as cidades mineiras dentro do viés ‘colonial’, sendo, desde então, determinado seu traço como ‘cidade de fronteira’. Segundo Musse<sup>9</sup> “a singularidade de Juiz

---

<sup>7</sup> O projeto de modernização de Juiz de Fora, “faz parte de um projeto de modernização patrocinado pelos fazendeiros e industriais, que visa satisfazer à necessidade de um maior controle sobre o espaço urbano e a população. É indispensável um plano de modernização que forneça uma infra-estrutura capaz de suscitar o desenvolvimento industrial. Neste momento, os jornais, as escolas, os teatros, as instituições culturais... têm o papel de, além de formar os trabalhadores e quadros burocráticos, incutir na opinião pública o desejo de ‘civilizar-se’.” CHRISTO, apud MUSSE, op. cit., p. 72.

<sup>8</sup> O **Pharol**, Jornal. Juiz de Fora, 11 de maio de 1886.

<sup>9</sup> MUSSE, op. cit., p.72

de Fora não residiu apenas no fato de não ter participado do ciclo, mas também por um forte sentimento antibarroquismo, entendendo barroco como forma de vida.”

No livro de crônicas de Jardim, há uma descrição bastante lírica acerca da cidade àquela época:

*Murilo (Mendes) parece não ter percebido o lado modernista de Juiz de Fora, seu cosmopolitismo, suas peculiaridades arquitetônicas [...]. Juiz de Fora tinha um forte lado protestante, com seu Granbery, sua igreja metodista em pleno Parque Halfeld, sua colônia alemã, suas fábricas de tijolos vermelhos (blood mills), suas casas no mesmo estilo, imitando Manchester, seu Museu Mariano Procópio de arquitetura alemã.<sup>10</sup>*

### **Praça João Penido/Praça da Estação: algumas anotações acerca da tipologia eclética**

Desde o momento da inauguração da “Estação Juiz de Fora”, o comércio foi sedimentado na área que hoje corresponde ao centro histórico da cidade, nos eixos das atuais ruas Halfeld e Marechal Deodoro. Todo esse setor foi consolidado graças à implantação dos trilhos da Estrada de Ferro Central do Brasil, que acabaram por delinear outra área de expansão da cidade, desta vez, em direção ao Rio Paraibuna. Do encontro das ruas Halfeld e Marechal com o largo que se formou em frente à nova edificação da Estação Ferroviária de Juiz de Fora (1871–1877), formou-se a Praça da Estação, um dos mais importantes conjuntos arquitetônicos de Juiz de Fora, cujos monumentos integram o patrimônio histórico edificado na cidade. Na área delimitada pela linha férrea e pelas ruas acima citadas, notamos um rico conjunto de imóveis nos estilos eclético e *art-déco*, com lojas no térreo e uso residencial ou misto nos demais pavimentos; geralmente prédios históricos e mal conservados, mas que buscavam traduzir o clima sofisticado da *belle-époque*, deixando não só a região, mas como toda a cidade, com ares “afrancesados”. Esta região mostra vestígios de ocupações ligadas às antigas instalações industriais, hotéis e um comércio característico de “áreas de passagem”.

Em meados da década de 1920 apareceram construções marcadas pelo estilo eclético (também por influência direta da Reforma que Pereira Passos implementou no Rio de Janeiro). No entanto, a localização da Estação Ferroviária foi muito discutida, sendo necessário contar com o apoio popular para se conseguir os recursos necessários à compra do terreno para a construção da Estação que, atualmente, com o declínio do transporte ferroviário de passageiros, abriga pequenos espaços culturais.<sup>11</sup>

---

<sup>10</sup> JARDIM, Rachel. **Num reino à beira do rio**: um caderno poético. Juiz de Fora: FUNALFA, 2004, p. 77.

<sup>11</sup> PORTAL ACESSA.com. Disponível em: <http://www.acesa.com/arquivo/jf150anos> Acesso em: 07 jan 2010.

Como nos esclarece Passaglia a respeito desta área da cidade:

*Após a primeira década deste século (XX), iniciar-se-á uma segunda fase de ocupação do Largo com construções que irão representar um padrão plástico filiado ao então ecletismo vigente, principalmente o neoclássico e o art-nouveau, aplicado a uma alta dose de criatividade e apuro plástico. É o caso, por exemplo, do conjunto formado pelo Hotel Príncipe e pela Associação Comercial (1918).<sup>12</sup>*

De um modo geral, na Praça da Estação, as fachadas das edificações apresentaram tendência à horizontalidade, geralmente com composições tripartidas e simétricas ricamente ornamentadas com elementos de estuque – pilastras e capitéis das ordens da Antigüidade, cartelas, medalhões e brasões, conchas e festões. Muitas construções passaram a explorar vazios centrais ou espaçamentos laterais em relação aos limites dos lotes de terreno. Esses vazios foram organizados em jardins que contribuíram para uma maior iluminação e aeração dos ambientes internos das casas, eliminando as antigas alcovas características do período colonial.

Os frontispícios são encimados por platibandas cegas ou vazadas com balaústres, substituindo os beirais tão comuns à arquitetura colonial brasileira, além de esconder as canalizações das águas pluviais dos telhados, que não mais escoavam sobre os passeios. As platibandas são coroadas com frontões triangulares, cimbrados ou recortados em curvas, pinhas, compoteiras e esculturas de gosto clássico (acrotérios). Ao lado de ninfas, de musas e de deuses mitológicos, das alegorias das estações do ano, destacam-se, na estatuária e nos relevos de estuque da arquitetura eclética, as figuras de águias, leões e dragões. As datas das edificações e os monogramas dos proprietários são representados em relevos de estuque sobre cartelas e medalhões exibidos nos tímpanos dos frontões e se estenderam aos vidros coloridos ou texturizados das janelas ou das portas das sacadas, aos gradis dos portões e guarda-corpos de ferro fundido ou forjado.

A influência italiana introduzida pelos construtores imigrantes também deixou suas marcas na arquitetura, e as construções materializaram a riqueza, o poder e a cultura que a cidade industrializada e moderna buscava representar. Elementos esses traduzidos nas ornamentações das fachadas das edificações erguidas. Dessa maneira, os proprietários e industriais reforçavam sua superioridade sobre as camadas sociais menos privilegiadas e rivalizavam entre si na execução de edifícios cada vez mais imponentes.

A arquitetura desse período revelou construções embasadas por altos porões, que já foram utilizados nas edificações coloniais, mantendo-se também em algumas das edificações ecléticas. Esta técnica construtiva possibilitou, por meio dos óculos de ventilação, a aeração dos pisos assoalhados

---

<sup>12</sup> PASSAGLIA, Luiz Alberto do Prado. **A preservação do patrimônio histórico de Juiz de Fora**: medidas iniciais.

dos pavimentos térreos; além disso, o embasamento perfurado pelos óculos de diferentes formas e tamanhos e com suas superfícies externas em relevo, também concorreu para dar maior imponência aos sobrados e aos palacetes assobradados – enriquecidos com pórticos, portões de ferro ou altas portas trabalhadas em madeira, que se abriam para vestíbulos com escadarias e paredes revestidas com os falsos mármore.

A conformação do Largo é resultado do traçado reticulado das ruas de seu entorno imediato, tendo a Rua Principal (hoje, Avenida Rio Branco, a principal da cidade) como orientação norte-sul, guardando certo paralelismo com a bacia do Rio Paraibuna e, conseqüentemente, com a linha férrea. Outras ruas centrais cortam perpendicularmente tanto esta Avenida, como também a Avenida Getúlio Vargas, outro eixo viário importante para a cidade, num traçado bastante característico e que ainda envolve uma grande permeabilidade de fluxos gerada pelas galerias que rasgam o centro de Juiz de Fora. Esse desenho urbano, ao mesmo tempo em que reforça espacialmente este sítio histórico acaba por segregá-lo do restante da cidade, gerando vazios e grandes problemas de ordem urbana.

### **As cidades como locais de encontro de realidades**

Pensar e refletir sobre a cidade e seus espaços<sup>13</sup> é tentar entendê-la como fenômeno em contínuo processo de transformação no espaço e no tempo, os fundamentos sociais nela envolvidos e quais são os novos valores que pretendemos ter nos dias de hoje e, também, em nosso futuro; é examinar a relação histórico-social que os homens travam com as cidades, e o que esta significa. Ao entrelaçarmos todas essas condições, no composto que lhe serve de estrutura, percebemos a cidade ainda como *polis*<sup>14</sup>, local do encontro não só dos seus habitantes, mas de vários tempos, espaços, saberes, tecnologias, produtos, tradições e culturas acumulados pelos agentes sociais. Sobre as diversas realidades através das quais a cidade se manifesta, mesmo em uma única cidade, são várias as realidades e amplíssimas as dimensões abrigadas: a materialidade, a realidade, a fantasia, o imaginário e o simbólico habitam nela, conjunta e simultaneamente.

---

> Juiz de Fora: Instituto de Pesquisa e Planejamento da Prefeitura de Juiz de Fora, 1981, p 67.

<sup>13</sup> Considerando Juiz de Fora uma cidade de porte médio (cerca de 500.000 habitantes), trabalho com a possibilidade de universalização destas idéias.

<sup>14</sup> *Polis* é a Cidade, entendida como a unidade organizada, formada pelos cidadãos livres e iguais, na Grécia Antiga – Cidades-Estado. A *polis* diferencia-se da *oikós*, que designa as relações, na esfera da comunidade doméstica. Ou ainda, segundo VERNANT, Jean-Pierre; VIDAL-NAQUET, Pierre. **Mito e Tragédia na Grécia Antiga**. 1. ed. São Paulo: Perspectiva, 2002, p. 169-170: “A palavra *oikós*, que às vezes traduzimos por ‘família’, dificilmente é traduzível. Ora designa a família no sentido estrito do termo, ora a casa e todos os que gravitam em torno do lar: pais, filhos e escravos.”

As cidades geram possibilidades de diálogos e de encontros entre o espaço e o tempo (que dependem da corporalidade e da memória social, de cada um dos seus componentes, com seus códigos, tradições e existências compartilhadas), fatores que atuam na configuração das identidades. Portanto, “uma das funções dos imaginários sociais é o de organizar o domínio do tempo coletivo sobre o plano simbólico, mas é mais complexo o campo de sua abrangência, particularmente no campo político [...]”.<sup>15</sup>”

A questão do patrimônio encontra-se fortemente presente nos contornos socioculturais da contemporaneidade, assim como a memória social é sempre uma construção que se dá no presente, em permanente fuga, tanto para o passado, quanto para o futuro. A memória, projetada para o futuro, faz-se registrar nos atuais suportes de perpetuação da vivência humana. A respeito desse desejo de permanência e das relações possíveis entre a articulação entre tempo e memória, Huyssen<sup>16</sup> observa que “trata-se mais da tentativa, na medida em que encaramos o próprio processo real de compreensão do espaço-tempo, de garantir alguma continuidade dentro do tempo, para propiciar alguma extensão do espaço vivido dentro do qual possamos respirar e nos mover.” Quando se trata da memória social, esta é o produto de uma negociação social, uma construção da realidade, às vezes, ‘ficcional’, que também se relaciona às questões política, econômica, entre outras, obedecendo a regras e negociações complexas, seguindo as normas pelas quais as mais diferentes instituições sociais estruturam suas narrativas, orais ou escritas, sobre seu passado.

---

<sup>15</sup> MEIRA, Ana Lúcia G. **O passado no futuro das cidades**: políticas públicas e participação dos cidadãos na preservação do patrimônio cultural de Porto Alegre. Porto Alegre: UFRGS, 2004, p. 34.

<sup>16</sup> HUYSEN, Andréas. **Seduzidos pela memória**: arquitetura, monumentos, mídia. Rio de Janeiro: Aeroplano. 2000, p. 30.