



Cofinancé par le
programme Erasmus+
de l'Union européenne



UNIVERSIDADE
DE ÉVORA



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI PADOVA

UNIVERSIDADE DE ÉVORA

**Mestrado em Gestão e Valorização do Património Histórico e Cultural -
Master Erasmus Mundus TPTI**

(Techniques, Patrimoine, Territoires de l'Industrie : Histoire, Valorisation,
Didactique)

***LE PATRIMOINE INDUSTRIEL COMME
VECTEUR DE REQUALIFICATION URBAIN À
RIO DE JANEIRO: LE CAS DE LA GARE
LEOPOLDINA ET SES ALENTOURS***

MONIQUE HELEN SANTOS SILVA

Orientador / Sous la direction de : **Ana Cardoso de Matos**

Évora, novembro de 2021 | Évora, novembre 2021

UNIVERSIDADE DE ÉVORA



Mestrado em Gestão e Valorização do Património Histórico e Cultural -

Master Erasmus Mundus TPTI

(Techniques, Patrimoine, Territoires de l'Industrie : Histoire, Valorisation,
Didactique)

*Le patrimoine industriel comme vecteur de requalification urbain à Rio
de Janeiro: le cas de la gare Leopoldina et ses alentours*

Monique Helen Santos Silva

Orientador / Sous la direction de : **Ana Cardoso de Matos**

Évora, novembro de 2021 | Évora, novembre 2021

MEMBRES DU JURY

Président du Jury :

Maria Ana Bernardo
(Professora Auxiliar - Universidade de Évora)

Directeur du mémoire :

Ana Cardoso de Matos
(Professora Associada c/ Agregação - Universidade de Évora)

Examineur :

Maria da Luz Sampaio
(Pesquisadora Pós-doc IHC-FCSH/ UNL; CIDEHUS - Universidade de Évora)

Autres :

Massimo Preite
(Professor Associado - Università degli Studi di Firenze)

Sheila Palomares Alarcón
(Investigadora do CIDEHUS - Universidade de Évora)

O Patrimônio industrial como vetor de requalificação urbana no Rio de Janeiro: o caso da estação Leopoldina e de seu entorno

Resumo

Este projecto coloca em causa os desafios para a reabertura da estação Leopoldina através da análise das suas fragilidades e potencialidades, afim que ela possa servir como vector para a requalificação do seu entorno e como modelo para a recuperação dos exemplares do património edificado industrial do porto do Rio de Janeiro. Também conhecida como estação Barão de Mauá, o edifício está localizado no bairro do Santo Cristo, que faz parte da região portuária do Rio de Janeiro, na região sudeste do Brasil. Construída em 1926, a estação Leopoldina foi escolhida como objecto de investigação devido ao seu valor histórico, arquitectónico e por ter sido um edifício de grande importância para a conexão do território, mas que sofreu tardiamente os efeitos da tentativa de extinção do sistema ferroviário brasileiro.

Palavras-chave: Estação Ferroviária Leopoldina; Reabilitação do património edificado; Requalificação urbana.

Le patrimoine industriel comme vecteur de réqualification urbain à Rio de Janeiro: le cas de la gare Leopoldina et ses alentours

Résumé

Ce présent projet s'interroge à propos des défis pour la réouverture de la gare *Leopoldina* à travers de l'analyse des faiblesses et des potentiels, pour qu'elle puisse servir de vecteur à la requalification de ses environs et comme modèle pour la récupération d'autres patrimoines industrielles bâti du port de Rio de Janeiro. Aussi connu comme gare *Barão de Mauá*, elle est située au quartier de Santo Cristo, qui fait partie de la région portuaire de Rio de Janeiro, une ville dans la région sud-est du Brésil. Bâti en 1926, la Gare *Leopoldina* a été choisie comme objet de recherche en raison de sa valeur historique, architectural et pour avoir été un bâtiment d'une grande importance pour la connexion du territoire, qui a souffert tardivement des effets de la tentative d'extinction du système ferroviaire brésilien.

Mots-clés : Gare Leopoldina ; Chemins de fer ; Réhabilitation du patrimoine bâti ; Requalification urbain.

Industrial heritage as a vector for urban requalification in Rio de Janeiro: the case of the Leopoldina station and its surroundings

Abstract

This present project examines the challenges for the reopening of the *Leopoldina* railway station through the analysis of its weaknesses and potentials, so that it can serve as a vector for the requalification of its surroundings and as a model for the recovery of other industrial built heritage by the port of Rio de Janeiro. Also known as *Barão de Mauá* railway station, it is located in the Santo Cristo district, which is part of the port region of Rio de Janeiro, a city in the southeast region of Brazil. Built in 1926, the *Leopoldina* railway station was chosen as an object of research because of its historical and architectural value and for having been a building of great importance for the connection of the territory, which belatedly suffered the effects of the attempted extinction of the Brazilian railway system.

Keywords: Leopoldina railway station; Railways; Rehabilitation of built heritage; Urban requalification.

REMERCIEMENTS

Tout d'abord, je remercie l'Union européenne, d'avoir reconnu mon potentiel et de m'avoir donné la chance de réaliser ce master grâce à son soutien financier par le programme de master Erasmus Mundus TPTI.

Je tiens également à exprimer mon immense gratitude à ma directrice de mémoire, Ana Cardoso de Matos, dont la dévotion et les connaissances ont été essentielles pour la réalisation de ce travail. De même, je remercie tous les enseignants et le corps administratif du master TPTI, qui m'ont accompagné dans ce parcours, ont surmonté toutes les adversités et ont assuré une grande qualité d'enseignement.

De même, je remercie mes camarades de classe, avec qui j'ai pu partager des moments d'angoisse et de joie.

Je remercie ma mère, Simone Saraiva, et ma sœur, Verônica Helena, qui me manquent énormément, mais qui ont toujours cru en moi et m'ont soutenu, même quand je n'y croyais pas moi-même, personnellement et à distance, en m'apportant amour et sécurité.

À mes amis de longue date, qui étaient prêts à écouter mes plaintes et à célébrer chaque étape réussie, mes remerciements, surtout à Karina Fernandes, Ana Carolina Reis et Silvia Larisse. Je remercie également Rui Barreiro, pour les rires, pour les soins et pour avoir été l'agréable surprise que m'a réservé ce master.

Finalement, je voudrais dédier ce travail à la mémoire de ma grand-mère, Roseli Saraiva, dont l'immensité de l'affection dépasse le temps et l'espace.

TABLEAU DE MATIÈRES

INTRODUCTION

a. Object d'étude	1
b. Intérêts et principaux problématiques.....	2
c. Objectifs	3
d. Méthodologie	4
e. Sources et état de l'art	5
f. Structure du mémoire	9

CHAPITRE 1 : CADRE HISTORIQUE ET GÉOGRAPHIQUE DU CHEMIN DE FER À RIO DE JANEIRO

1. Le chemin de fer dans la ville de Rio de Janeiro : réorganisation de l'espace et transformations du tissu urbain	11
2. De la compagnie <i>Estrada de Ferro Leopoldina S.A.</i> à la compagnie <i>SuperVia S.A.</i> : modifications dans la gestion et restructurations du réseau ferroviaire	29
3. Les bouleversements économique, social et urbain causés pour l'implantation du chemin de fer dans les quartiers Saúde, Gamboa et Santo Cristo : du XIXème siècle aux années 1970	45
4. La restructuration urbaine dans les quartiers de Saúde, Gamboa et Santo Cristo, après 1970 et sa situation actuelle	59

CHAPITRE 2 : LA CONSTRUCTION ET L'ÉVOLUTION DE LA GARE LEOPOLDINA

1. L'encadrement historique de la construction de la gare <i>Leopoldina</i>	72
2. Les acteurs : les politiciens, les entrepreneurs, les architectes et les ingénieurs	77
3. Caractéristiques architecturales : l'hybridation entre les influences étrangères et le style brésilien	91

4. Changements architecturaux et utilisations au fil du temps	99
---	----

CHAPITRE 3 : LES GARES ET AUTRES BATIMENTS INDUSTRIELS COMME ÉLÉMENTS DÉCLENCHANT DU RÉAMÉNAGEMENT URBAIN

1. La protection de la gare <i>leopoldina</i> (<i>Barão de Mauá</i>) dans une perspective nationale et internationale	113
1.1 La protection internationale du patrimoine ferroviaire	115
1.2 La protection du patrimoine ferroviaire au Brésil	121
1.3 Programmes de récupération du patrimoine dans la ville de Rio de Janeiro	127
1.4 La protection de la gare <i>Leopoldina</i>	134
2. La mise en valeur du patrimoine ferroviaire à travers de la requalification des bâtiments	136
2.1 La réutilisation des gares ferroviaires : quelques exemples brésiliens et internationaux	140
2.2 Propositions de réutilisation, valorisation, requalification de la gare <i>Leopoldina</i> et ses alentours	150
CONCLUSION	159
BIBLIOGRAPHIE ET SOURCES	163

INTRODUCTION

a. Object d'étude

Le premier chemin de fer a été inauguré au Brésil en 1854, grâce aux efforts d'Irineu Evangelista de Souza, également connu sous le nom de Baron de Mauá.¹ Cependant, moins de 80 ans plus tard, dans les années 1930, ont été mises en œuvre des politiques prévoyant la désactivation du système ferroviaire dans le pays, au bénéfice de l'expansion des autoroutes.²

Dorénavant, des milliers de kilomètres de voies ferrées ont commencé à être désactivés et démantelés, ce qui a entraîné la fermeture de plusieurs gares ferroviaires qui composaient ce système. Dans les années qui ont suivi, plusieurs bâtiments ont été rénovés pour accueillir de nouveaux usages. Cependant, la plus partie de ses œuvres n'ont pas tenu compte de leurs valeurs historiques et documentaires, de leurs spécificités volumétriques, spatiales et matérielles, ce qui a fini par les dé-caractériser. D'autres bâtiments, à leur tour, ont souffert de l'abandon et de la faillite progressive.

Nous comprenons l'importance de la réinsertion des bâtiments obsolètes, vides ou sous-utilisés dans la dynamique des villes et de leur retour dans la société. De cette façon, ce présent projet s'interroge à propos des défis pour la reconversion de friches industrielles et vise à analyser les effets de la requalification de ce patrimoine dans ses alentours. Ainsi, les études développées ici s'articuleront autour de la gare *Barão de Mauá* et des quartiers Saúde, Gamboa et Santo Cristo, au port de Rio de Janeiro.

Aussi connue comme gare *Leopoldina*, le bâtiment est situé sur un axe routier important, résultat des réformes urbaines du début du XX^e siècle : l'avenue Francisco Bicalho. Cette artère représente la frontière entre les quartiers de Santo Cristo et São Cristóvão, qui appartiennent tous deux à la région portuaire de Rio de Janeiro, au Brésil.

Construite entre 1924 et 1926³, la gare a été idéalisée pour être la représentation de la compagnie anglaise *Leopoldina Railway* : un symbole de la magnitude de l'entreprise inséré dans le centre de Rio de Janeiro, alors capitale de la République fédérative du Brésil.

¹ Rodriguez Helio Suêvo, *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro: o resgate da memória*, Rio de Janeiro, Memória do Trem, 2004.

² Paula Dilma de Andrade de, « A extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina: 1955-1974 » thèse d'histoire contemporaine, économie et société, Universidade Federal Fluminense, 2000, 356 p.

³ Auteur inconnu, « A inauguração da estação Barão de Mauá », *O Imparcial*, n° 5.722, 1926, p. 2.

Cependant, bien qu'il s'agisse d'un bâtiment qui a joué un rôle important dans la connexion du territoire, il a tardivement subi les effets du processus de tentative d'extinction du système de transport ferroviaire brésilien, étant désactivé en 2004.⁴

b. Intérêts et principaux problématiques

La requalification et la réintroduction de structures, de sites ou de bâtiments issus de processus industriels posent plusieurs défis à différentes échelles et disciplines, notamment: le manque de reconnaissance de leurs valeurs, les transformations du tissu urbain dues aux changements économiques, sociaux et d'utilisation, les conflits d'intérêts dans différentes sphères de la société et même les questions environnementales.⁵

Ainsi, un regard multidisciplinaire est nécessaire pour aborder ces questions et développer une proposition qui respecte l'existant et promeut la mémoire industrielle en réinsérant activement l'objet en question dans la dynamique de la vie urbaine. En adoptant une approche plus sensible de la question de la gare *Leopoldina* et de ses alentours, nous pouvons identifier plusieurs points d'intérêt et problématiques qui guideront d'éventuelles interventions.

Évidemment, une gare ferroviaire fait partie d'un système de déplacement qui comprend, entre autre plusieurs acteurs et structures, d'autres bâtiments, chemins de fers et véhicules, lesquels sont indissociables de l'objet principal : la gare. Cependant, en plus de ce système, la gare *Leopoldina* appartient également à un territoire industriel contenu dans les quartiers Saúde, Gamboa et Santo Cristo, c'est-à-dire, le port de Rio de Janeiro.

Dans ce contexte, les questions que pose ce travail sont les suivantes : comment s'est déroulé le processus de mise en œuvre du système ferroviaire à Rio de Janeiro ; dans quel contexte historique, économique, politique et social s'est insérée la construction de la gare *Leopoldina* ; quels ont été les effets de la construction de la gare sur le tissu urbain de la ville de Rio de Janeiro ; les causes du processus d'extinction du système ferroviaire brésilien et ses effets sur la gare *Leopoldina*; les conséquences actuelles de l'abandon des exemplaires d'architecture industrielle sur la dynamique de la ville ; quels sont les

⁴ Pena Joyce, « Processo de Tombamento n 1643-T-12: Plataformas de embarque da Estação Barão de Mauá e da Estação e Oficinas de Praia Formosa, no Município do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro », rapport réalisé pour le Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2013, 147 p.

⁵

possibilités de récupération de la gare *Leopoldina* et l'analyse de son potentiel comme vecteur de requalification de ses alentours.

c. Objectifs

Une proposition de reconversion d'un bâtiment industriel englobe l'analyse de facteurs complexes, allant de la trajectoire de vie du bâtiment à la compréhension de ses relations avec ses alentours au moment présent, ce qui inclut également plusieurs acteurs et dynamiques.

De cette façon, les principaux objectifs de ce travail englobent l'étude de trois moments considérés comme vitaux pour fonder la résolution des problématiques identifiées, en premier lieu : la première partie de la recherche porte sur les débuts de la gare *Leopoldina*. Il s'agit donc de comprendre les relations et les effets que la mise en place du système ferroviaire a exercé sur les dynamiques sociales et physiques du territoire à différentes échelles. À cette fin, seront analysés les contextes historique, économique, politique, technologique et social dans lesquels s'insère la construction de la gare *Leopoldina*. Bien que, sa relation avec le système ferroviaire de la ville de Rio de Janeiro et son environnement immédiat, notamment les quartiers de Saúde, Gamboa et Santo Cristo.

Ensuite, nous visons à explorer la dynamique tout au long de la vie de la gare, y compris ses changements d'utilisation et les interventions physiques auxquelles elle a été soumise jusqu'à la fin de ses activités. Dans cette partie, nous analyserons également les effets de l'abandon des bâtiments industriels sur le tissu urbain et la vie de la population. En outre, nous chercherons à savoir si des initiatives ont été prises pour récupérer ces bâtiments et les espaces qui les entourent, ainsi que les stratégies mises en œuvre à cette fin et leurs effets dans le contexte actuel.

Finalement, il est envisagé de comprendre les initiatives de gestion et de valorisation du patrimoine ferroviaire dans le contexte brésilien et international, ainsi que de sélectionner des cas existants de requalification de l'architecture ferroviaire. L'objectif est d'identifier des lignes directrices sur la façon dont le patrimoine industriel peut servir de vecteur principal pour la requalification de l'espace urbain, pour ensuite définir des stratégies pour la récupération de la gare Léopoldine et de ses environs.

d. Méthodologie

L'approche méthodologique adoptée dans ce travail a pour but l'analyse multidisciplinaire de l'objet et de ses alentours. Il est entendu que les principaux axes adoptés, centrés sur les domaines de l'architecture et de l'urbanisme, font partie d'un système qui s'est construit à différents moments historiques, économiques, sociaux et technologiques. A cette fin, cette méthodologie privilégie le croisement d'informations provenant de différentes sources afin de parvenir à une conclusion de la manière la plus complète et la plus précise possible.

Toutefois, en raison des limites de l'élaboration du travail dans un contexte de pandémie mondiale, certaines sources, telles que les entretiens et les visites sur le terrain, n'ont pu être employées. Ainsi, en raison du dynamisme de la vie urbaine et des changements successifs auxquels sont soumis la population, le site et ses bâtiments, il est recommandé de développer des travaux complémentaires afin de suivre l'évolution de la situation et d'établir des paramètres plus précis.

En premier lieu, nous cherchons à établir de manière claire les conjonctures historiques, administratives et économiques qui ont eu une incidence sur la construction de la station Leopoldina et des quartiers Saúde, Gamboa et Santo Cristo. Ces études commenceront par l'analyse des sources imprimées élaborées sur la mise en œuvre du système ferroviaire à Rio de Janeiro, telles que des thèses, des livres et des rapports élaborés par le pouvoir public, ainsi que des cartes et des photographies, afin d'établir une relation entre les sources écrites et iconographiques, de comprendre comment s'est déroulée la mise en œuvre et l'expansion du réseau ferroviaire sur le territoire et comment elle a affecté son occupation.

L'étape suivante consiste à établir les cadres évolutifs de la gare et de ses environs : les dynamiques qui ont changé et ont été maintenues au fil du temps et qui ont permis son contexte architectural et urbain actuel. À cette fin, les mêmes stratégies que celles mentionnées ci-dessus seront utilisées : analyse des sources cartographiques et photographiques et des dessins d'architecture. En plus de ces documents, des sources imprimées primaires et secondaires seront explorées, telles que des articles de journaux, des rapports de différentes agences gouvernementales brésiliennes, ainsi que divers travaux académiques sur le sujet qui peuvent être utiles pour recouper les informations.

Après avoir établi les conditions qui ont déterminé le moment présent, il est nécessaire de comprendre le contexte actuel. Dans cette phase, nous utiliserons des informations plus récentes tirées de périodiques, l'analyse de la législation actuelle en matière d'urbanisme

et de patrimoine, des photos satellites et l'outil *Google Street View*, afin de comparer et d'établir ce qui est déterminé par la loi et l'état dans lequel se trouvent réellement le bâtiment et les quartiers de la zone portuaire.

Finalement, les publications de master et de doctorat sur les stratégies de revalorisation urbaine par le biais du patrimoine industriel dans le contexte brésilien et international seront analysées. En outre, des cas concrets de reconversion d'anciennes gares seront identifiés, dont les stratégies seront définies dans un cadre, pour ensuite tracer des propositions pour la gare *Leopoldina*.

e. Sources et état de l'art

L'étude sur les chemins de fer au Brésil a commencé dès la mise en place du système dans le pays et a été poursuivie aussi bien sous le gouvernement impérial qu'après la proclamation de la République. Les publications abordaient à la fois les questions économiques liées à la mise en œuvre et à l'entretien du système, et comprenaient également la biographie d'entrepreneurs et d'ingénieurs impliqués dans le financement, l'administration et la construction des chemins de fer.

Parmi ses travaux, nous pouvons souligner les publications annuelles de la *Revista do Clube de Engenharia* (Magazine du Club d'Ingénierie)⁶, qui ont eu lieu entre 1887 et 1985; et les rapports créés par le gouvernement concernant la vie et la suppression du système ferroviaire brésilien, tels que celui réalisé par le *Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística* (Institut Brésilien de Géographie et de Statistique)⁷, en 1974. Le document susmentionné couvre les 100 premières années des chemins de fer au Brésil, en divisant l'analyse en fonction de la région géographique du pays et de la compagnie responsable de l'administration de chaque noyau du système.

De même importance et avec une méthodologie similaire, nous pouvons également inclure le rapport du *Ministério dos Transportes* (Ministère du Transport)⁸, publié en 1974, et le travail développé par Netto Francisco Ferreira⁹, que couvre la période de 1822

⁶ Site web officiel *Biblioteca Nacional Brasileira Digital*, « *Revista do Club de Engenharia* ». Consulté le 7 juillet 2021.

URL: http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_periodicos/per8036/per8036.htm

⁷ Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Conselho Nacional de Geografia, « I Centenário das Ferrovias Brasileiras », rapport réalisé en 1954, 419 p.

⁸ Ministério dos Transportes, Conselho Nacional de Transportes, « Planos de Viação – Evolução Histórica (1808-1973) », rapport réalisé en 1974, 554 p.

⁹ Netto Francisco Ferreira, *150 anos de Transportes no Brasil: 1822 – 1972*, Brasília, Centro de Documentação e Publicações, Ministério dos Transportes, 1974.

à 1972.

Il convient également de souligner des travaux plus récents qui retracent l'évolution du système à une échelle plus proche de celle développée dans ce mémoire, en s'intéressant de manière approfondie au système ferroviaire de l'État et de la ville de Rio de Janeiro. Ce sont : l'œuvre de Rodriguez Helio Suêvo¹⁰, intitulée « *A Formação das Estradas de Ferro de Rio de Janeiro : o resgate da memória* » (La Formation des Chemins de Fer de Rio de Janeiro : sauvetage de la mémoire) et le livre d'Edmundo Siqueira¹¹, qui jette un regard chirurgical sur la trajectoire de la compagnie *Leopoldina Railway*.

Des travaux similaires, qui comprennent l'étude d'autres chemins de fer importants construits à Rio de Janeiro, ont été publiés sous forme de livres, de mémoires de master et de thèses de doctorat, comme ceux de José Cechin¹², Manuel Figueira¹³ et Maria Lúcia Lamounier¹⁴.

Par ailleurs, des auteurs se sont consacrés au processus d'extinction du système ferroviaire au Brésil, en mettant l'accent sur les recherches de l'historienne Paula Dilma de Andrade¹⁵. Sa thèse de doctorat met en évidence comment les articulations entre le gouvernement et les intérêts du capital étranger se sont produites pour démanteler les chemins de fer au fil des ans, en se concentrant sur le parcours de la compagnie *Leopoldina*.

Paula de Andrade a également publié plusieurs articles sur le sujet, tels que « *As Ferrovias no Brasil: análise do processo de erradicação de ramais* » (Chemins de fer au Brésil : analyse du processus d'éradication des embranchements)¹⁶, « *Passado-Presente: a extinção de ramais ferroviários durante a ditadura* » (Passé-présent : l'extinction des embranchements ferroviaires pendant la dictature)¹⁷, « *154 anos de ferrovias o Brasil:*

¹⁰ Rodriguez Helio Suêvo, *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro: o resgate da memória*, Rio de Janeiro, Memória do Trem, 2004.

¹¹ Siqueira Edmundo, *Resumo Histórico de The Leopoldina Railway Co. Ltd.*, Rio de Janeiro, Gráfica Editora Carioca, 1938.

¹² Cechin José, « A Construção das Ferrovias no Brasil do Século XIX », mémoire de master en philosophie et sciences humaines, Universidade Estadual de Campinas, 1978, 130 p. Consulté le 03 avril 2021. URL: http://repositorio.unicamp.br/jspui/bitstream/REPOSIP/281682/1/Cechin_Jose_M.pdf

¹³ Figueira Manuel Fernandes, *Memória Histórica da Estrada de Ferro Central do Brazil*, Rio de Janeiro, Impensa Nacional, 1908.

¹⁴ Lamounier Maria Lúcia, *Ferrovias e mercado de trabalho no Brasil do século XIX*, São Paulo, Edusp, 2012.

¹⁵ Paula Dilma de Andrade de, « A extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina: 1955-1974 » thèse d'histoire contemporaine, économie et société, Universidade Federal Fluminense, 2000, 356 p.

¹⁶ Paula Dilma de Andrade de, « As Ferrovias no Brasil: análise do processo de erradicação de ramais », présenté au II Congresso de História Ferroviária, Aranjuez, 2002. Consulté le 04 avril 2021. URL: <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Aranjuez2001/pdf/22.pdf>

¹⁷ Paula Dilma de Andrade de, « Passado-presente: a extinção de ramais ferroviários durante a ditadura civil-militar », *Revista HISTEDBR On-line*, vol. 56, 2014, p. 186-201. Consulté le 20 août 2021. URL:

para onde caminha esse trem ? » (154 ans de chemins de fer au Brésil : où va ce train ?)¹⁸, « *Passado, trilho e esquecimento: a trajetória da Estrada de Ferro Leopoldina* » (Passé, trail et oubli : la trajectoire du chemin de fer *Leopoldina*)¹⁹, entre plusieurs d'autres.

En plus d'avoir suivi le développement du réseau ferroviaire brésilien, comme nous l'avons déjà dit, le pouvoir public a également été responsable du développement d'importants travaux concernant la gare *Barão de Mauá*. À travers des recherches et des inspections historiques et iconographiques, ses travaux avaient pour but de reconnaître, valoriser et récupérer ce patrimoine industriel.

Parmi eux, le processus de reconnaissance de la gare en tant que patrimoine architectural national remarquable²⁰, mené par l'architecte Joyce Pena pour le *Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional* (Institut du Patrimoine Historique et Artistique National). En plus de cela, nous avons également la proposition de transformer la gare en Musée du Chemin de Fer, élaborée en 2012 par le *Ministério dos Transportes* (Ministère des Transports), la *Secretaria de Política Nacional de Transportes* (Secrétariat de la Politique Nationale des Transports) et la *Universidade Federal de Santa Catarina* (Université Fédérale de Santa Catarina).²¹

En ce qui concerne le développement urbain de Rio de Janeiro, il convient de citer les ouvrages publiés par Maurício Abreu²², Brasil Gerson²³, Manuel Azevedo²⁴, Nelson Fernandes²⁵, Larry Bechamol²⁶ et André Nunes²⁷.

<https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/histedbr/article/view/8640443>

¹⁸ Paula Dilma de Andrade de, « 154 anos de ferrovias no Brasil: para onde caminha esse trem? », *História Revista (UFG)*, vol. 13, 2008, p. 45-69. Consulté le 20 août 2021. URL: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4852235>

¹⁹ Paula Dilma de Andrade de, « Passado, trilhos e esquecimento: a trajetória da Estrada de Ferro Leopoldina », *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, vol. 163, n° 414, 2002, p. 37-62. Consulté le 20 août 2021. URL: https://drive.google.com/file/d/0B_G9pg7CxKSSYkdiZUMwbUgzbXM/view?resourcekey=0-CIJYgozdyww-um4P-GVFWQ

²⁰ Pena Joyce, « Processo de Tombamento n 1643-T-12: Plataformas de embarque da Estação Barão de Mauá e da Estação e Oficinas de Praia Formosa, no Município do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro », rapport réalisé pour le Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2013, 147 p.

²¹ Ministério dos Transportes, Secretaria de Política Nacional de Transportes et Universidade Federal de Santa Catarina, « Revitalização do Patrimônio Histórico Ferroviário: Museu Ferroviário Nacional », rapport réalisé em 2012, 460 p.

²² Abreu Maurício de Almeida, *A Evolução Urbana do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, IPP, 2006

²³ Gerson Brasil, *História das Ruas do Rio*, Rio de Janeiro, Bem-te-vi, 2015

²⁴ Azevedo Manuel Duarte Moreira de, *O Rio de Janeiro: Sua História, Monumentos, Homens Notáveis, Usos e Curiosidades*, Rio de Janeiro, B. L. Garnier, 1877.

²⁵ Fernandes Nelson da Nóbrega, *O Rupto Ideológico da Categoria Subúrbio: Rio de Janeiro 1858-1945*, Rio de Janeiro, Apicuri, 2011.

²⁶ Bechamol Jaime Larry, *Pereira Passos – um Haussmann tropical: as transformações urbanas na cidade do Rio de Janeiro no início do século XX*, Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1992.

²⁷ Nunes de Azevedo André, « Um esboço biográfico de Francisco Pereira Passos. O Progresso sob a Égide

En ce qui concerne l'évolution des quartiers de Saúde, Gamboa et Santo Cristo, il convient de citer les ouvrages « *História dos Bairros : Saúde, Gamboa, Santo Cristo* »²⁸ (Histoire des quartiers : Saúde, Gamboa, Santo Cristo), le livre de Sérgio Lamarão²⁹, appelé « *Dos Trapiches ao Porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro* » (Des Entrepôts au Port: une étude de la zone portuaire de Rio de Janeiro) et le travail de Augusto Pinheiro³⁰, appelé « *Porto do Rio de Janeiro: Construindo a Modernidade* ».

Le gouvernement a également développé d'importantes recherches concernant les quartiers portuaires, notamment les rapports fait pour la mairie de Rio de Janeiro. Ainsi, on peut citer: « *Estudos de História Carioca* » (Études de l'Histoire de Rio de Janeiro)³¹, « *A Baía do Rio de Janeiro: sua história e descrição de suas riquezas* » (La Baie de Rio de Janeiro : son histoire et la description de ses richesses)³² et « *Arqueologia no bairro do Santo Cristo* » (Archéologie dans le quartier Santo Cristo)³³.

En outre, avec une approche plus contemporaine du sujet, qui inclut les interventions urbaines réalisées au début des années 2000 pour le Projet *Porto Maravilha*, nous avons, par exemple, les travaux de Roberta Guimarães³⁴, de Mariana Weneck³⁵, de Bruno Nascimento³⁶ e de Rosa Compans³⁷.

da Civilização », *Intellectus*, 2009. Mis en ligne en 2009, consulté le 15 décembre 2020. URL : <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/intellectus/article/view/27657/19843>

²⁸ Cardoso Elizabeth Dezouart, Vaz Lilian Fessler, Albernaz Maria Paula, Aizen Mario et Pechman Roberto Moses, *História dos Bairros: Saúde, Gamboa, Santo Cristo*, João Fortes Engenharia et Editora Index, Rio de Janeiro, 1987

²⁹ Lamarão Sérgio Tadeu de Niemeyer, *Dos Trapiches ao Porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, Secretaria Municipal das Culturas, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 2006. Consulté le 11 avril 2021. URL: http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4204210/4101392/trapiches_porto.pdf

³⁰ Pinheiro Augusto Ivan de Freitas Pinheiro, *Porto do Rio de Janeiro: Construindo a Modernidade*, Rio de Janeiro, Andrea Jakobsson, 2004.

³¹ Antunes Deoclécio de Paranhos, *Estudos de História Carioca*, Rio de Janeiro, Prefeitura do Distrito Federal / Secretaria Geral de Educação e Cultura, 1965.

³² Sousa Augusto Fausto, *A Baía do Rio de Janeiro: sua história e descrição de suas riquezas*, Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1881. Consulté le 15 avril 2021. URL: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/174429?show=full>

³³ Quadros Renata Jardim et Azevedo Carlos Rosa de, « *Arqueologia no bairro de Santo Cristo* », rapport réalisé par la Prefeitura do Rio de Janeiro, Gerência de Arqueologia, s.d., 13p.

³⁴ Guimarães Roberta Sampaio, « A produção do “patrimônio revitalizado” pelo Porto Maravilha: categorizações e gestões de uso em uma rua comercial », *Revista Antropolítica*, n° 47, 2019, p. 277-306. Consulté le 23 juillet 2021. URL: <file:///C:/Users/archm/Downloads/41947-Texto%20do%20Artigo-139998-1-10-20200127.pdf>

³⁵ Weneck Mariana, *Site web officiel Observatório das Metrôpoles*, « Habitação Social do Porto Maravilha: cadê? ». Mis en ligne le 24 mai 2017, consulté le 21 juillet 2021. URL: <https://www.observatoriodasmetropoles.net.br/habitacao-social-do-porto-maravilha-cade/>

³⁶ Nascimento Bruno Pereira do, « Gentrificação na Zona Portuária do Rio de Janeiro: Deslocamentos Habitacionais e Hiper Precificação da Terra Urbana », *Caderno Prudentino de Geografia*, vol. 1, n° 41, 2019, p. 45-64. Consulté le 20 juillet 2021. URL: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/cpg/article/view/5716>

³⁷ Compans Rosa, « Parceria Público-Privado na Renovação Urbana da Zona Portuária do Rio de Janeiro », *Cadernos IPPUR*, année 12, n° 1, 1998, p. 79-105.

³⁷ Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio, « Caracterização do Empreendimento »,

Cependant, bien que plusieurs ouvrages étudient les compagnies ferroviaires au Brésil et se concentrent sur le chemin de fer *Leopoldina*, ces travaux ont tendance à laisser des lacunes concernant la construction de la gare. Les œuvres publiées sur la compagnie *Leopoldina* ne mentionnent que la construction de la gare et ses architectes, sans développer les contextes politique, économique, social ou administratif.

Il manque également des informations sur les autres acteurs impliqués dans la construction, tels que les ingénieurs ou les constructeurs, ainsi que sur les effets de l'inauguration de la gare *Leopoldina* dans la vie de la ville ou dans le tissu urbain. En outre, même des travaux tels que la reconnaissance de la gare comme site patrimonial ou l'étude de sa reconversion en musée tendent à effectuer une analyse pour justifier un objectif, mais qui ne considèrent pas la gare comme un vestige du monde industriel. Il est urgent d'inclure ce point de vue dans ce type d'analyse, car la gare présente des spécificités distinctes des bâtiments historiques d'autres périodes. Parallèlement à cette question, les travaux ne tiennent pas compte des problèmes actuels liés aux impacts de cette friche industrielle sur la population ni de son lien avec l'ancien territoire industriel représenté par les quartiers de Saúde, Gamboa et Santo Cristo.

Ainsi, la pertinence de ce travail repose sur le comblement de ces lacunes grâce à une recherche historique approfondie sur la gare, à travers l'analyse de ses relations avec ses alentours et la population. En parallèle, ce mémoire couvrira le développement d'une proposition qui n'est pas axée sur la muséalisation du bâtiment, mais qui répond efficacement aux besoins de la vie contemporaine. À cette fin, la vocation physique et mémorielle du bâtiment sera respectée avec une proposition qui, en même temps, répond aux exigences économiques actuelles.

f. Structure du mémoire

Ce travail sera développé à travers trois chapitres : le premier, abordera la mise en œuvre du système ferroviaire à la ville de Rio de Janeiro, y compris les raisons économiques qui ont influencé l'adoption des chemins de fer dans le territoire brésilien et l'influence des chemins de fer sur la croissance du tissu urbain de la capitale de la cour portugaise. Ainsi, nous explorerons brièvement la biographie des personnages qui ont

rapport réalisé en 2009, 3 vol. 49 p. URL: <https://portomaravilha.com.br/conteudo/estudos/impacto-a-vizinhaca/III.%20Caracterizacao%20do%20Empreendimento.pdf>

participé activement à la mise en œuvre du système, notamment les ingénieurs, les architectes, les entrepreneurs et les politiciens.

Toujours dans le premier chapitre, nous aborderons en profondeur les transformations de l'administration de la compagnie *Leopoldina*, chargée de la gestion et de la construction de la gare *Leopoldina*. Nous partirons du moment de la création de l'entreprise et étendrons nos recherches jusqu'au moment présent.

Dans cette partie du travail, nous nous intéresserons également à l'influence des chemins de fer sur les quartiers portuaires, c'est-à-dire, les changements dans le tissu urbain, dans les activités économiques, dans l'occupation et l'utilisation du sol, dans la dynamique de la vie des habitants et dans les interventions de requalification mises en œuvre dans les quartiers de Saúde, Gamboa et Santo Cristo, du XIXe siècle à nos jours.

Dans le chapitre suivant, nous nous concentrerons sur la gare *Leopoldina* : nous analyserons les facteurs économiques, socioculturels, politiques et administratifs qui ont influencé la construction de la gare. Notre recherche portera également sur les acteurs impliqués dans la construction de la gare, avec un accent particulier sur la trajectoire professionnelle et académique de ses architectes. Dans ce sens, nous devons également nous pencher sur le style architectural utilisé dans la gare, sa matérialité, sa morphologie, sa spatialité, les changements dans ses utilisations et dans ses aspects physiques.

Finalement, dans le troisième chapitre, nous explorerons les actions de reconnaissance, de sauvegarde et de récupération du patrimoine ferroviaire, tant dans le contexte brésilien qu'international. Nous partirons d'une vision générale du sujet, en abordant brièvement les actions des différentes institutions gouvernementales et des associations non gouvernementales, jusqu'à arriver à un contexte spécifique, en nous concentrant sur les cas de la ville de Rio de Janeiro et de la gare *Leopoldina*.

Dans ce chapitre, nous analyserons aussi les cas de requalification et de réutilisation des gares, y compris les cas brésiliens et internationaux, en nous concentrant principalement sur l'Italie, la France et le Portugal. Nous élaborerons ensuite nos propres propositions d'intervention, de requalification et de réutilisation pour la gare et ses alentours. Il convient de noter qu'il ne s'agira que d'études préliminaires, par le développement de concepts, de schémas et d'idées. Ainsi, nous ne développerons pas de projets architecturaux ou urbanistiques concrets.

CHAPITRE 1

CADRE HISTORIQUE ET GÉOGRAPHIQUE DU CHEMIN DE FER À RIO DE JANEIRO

1. LE CHEMIN DE FER DANS LA VILLE DE RIO DE JANEIRO : RÉORGANISATION DE L'ESPACE ET TRANSFORMATIONS DU TISSU URBAIN

Compte tenu de nombreuses innovations technologiques de la période connue comme la Révolution Industrielle, l'Angleterre a été la nation pionnière dans l'utilisation de machines animées par l'énergie de la vapeur, qui s'est également avérée très efficace pour être appliquée aux moyens de transport sur roues. L'apparition de la locomotive et des chemins de fer est associée à l'ingénieur britannique Richard Thevithick qui, en 1804, inspiré par les wagonnets utilisés dans les mines, a inventé une locomotive à quatre roues qui pouvaient se déplacer sur des rails en fonte, ayant également une force de traction suffisante pour tirer des wagonnets remplis de charbon.

Cependant, ce fut le travail de l'ingénieur des mines George Stephenson qui a marqué l'évolution des chemins de fer. Entre 1823 et 1825, Stephenson a mis au point un moyen d'exploiter la puissance générée par le confinement de la vapeur et l'a appliquée à la construction d'un chemin de fer qui reliait les villes de Stockton et de Darlington dans le nord de l'Angleterre, ce qui inaugurerait le premier chemin de fer public à vapeur au monde.³⁸

En Amérique latine, Cuba a été le premier pays à avoir un chemin de fer, en 1837, suivi en Amérique du Sud par l'actuelle République de Guyane, en novembre 1848, le Pérou, en avril 1851, et le Chili, en janvier 1852.³⁹ Le premier chemin de fer brésilien a été inauguré en 1854, mais les premières indications et discussions pour la mise en place de chemins de fer dans le pays ont commencé en 1835.

³⁸ Rodriguez Helio Suêvo, *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro: o resgate da memória*, Rio de Janeiro, Memória do Trem, 2004.

³⁹ W. W. Ewing, « Construction Materials and Machinery in Colombia », rapport réalisé pour le Department of Commerce, Bureau of Foreign and Domestic Commerce, 1918, 1368 p.

Dans les premières décennies du XIXe siècle, le Brésil était déjà un grand producteur de café et de canne à sucre, notamment dans la région de la Vallée du Paraíba, située entre les états de Rio de Janeiro (image 01), Minas Gerais et São Paulo. Le transport de la production vers les ports de la capitale se faisait jusqu'alors au moyen de véhicules rudimentaires mus par la traction animale, un processus lent et inefficace.⁴⁰



Image 01 : Monique Silva, *Schéma avec l'emplacement du Brésil, de l'État de Rio de Janeiro et de la ville de Rio de Janeiro*, basé sur Google Earth, 2021.

Selon le livre du médecin et historien Manuel Duarte Moreira de Azevedo (1832-1903), intitulé « *O Rio de Janeiro: Sua História, Monumentos, Homens Notáveis, Usos e Curiosidades* » (Rio de Janeiro : son Histoire, ses Monuments, ses Hommes Remarquables, ses Utilisations et ses Curiosités), publiée en 1877, la première proposition de mise en œuvre du système ferroviaire au Brésil a été formulée en 1835, par le Décret n° 101 du 31 octobre 1835.⁴¹ Dans ce document, le gouvernement impérial établit, pour une période de 40 ans, la concession et le privilège de construire un ou plusieurs chemins

⁴⁰ Rodriguez Helio Suêvo, *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro: o resgate da memória*, Rio de Janeiro, Memória do Trem, 2004.

⁴¹ Azevedo Manuel Duarte Moreira de, *O Rio de Janeiro: Sua História, Monumentos, Homens Notáveis, Usos e Curiosidades*, Rio de Janeiro, B. L. Garnier, 1877.

de fer reliant la capitale de l'Empire (Rio de Janeiro) aux actuels états de Minas Gerais, Rio Grande do Sul ou Bahia.⁴²

De ce fait, il revenait à Felisberto Caldeira Brant Pontes de Oliveira Horta (1772-1842), Marquis de Barbacena, de recueillir des fonds pour la mise en place du système ferroviaire dans le pays. Selon João Calógeras⁴³, Felisberto était un homme politique et un diplomate gradué de la *Academia Real de Marinha* (Académie Royale de la Marine), au Portugal. Le marquis souffrait de problèmes rénaux et a fait un voyage en Europe pour se faire soigner. Au cours de cette période, à la demande du régent impérial Diogo Antônio Feijó (1784-1843), Felisberto s'est rendu à Londres en tant que diplomate pour résoudre des questions liées aux relations politiques et économiques entre le Brésil et l'Angleterre, telles que l'abolition de la traite des esclaves et la promotion de moyens pour mettre en œuvre le système ferroviaire au Brésil.

Cependant, les négociations du Marquis de Barbacena concernant l'implantation de chemins de fer sur le territoire brésilien n'ont pas porté leurs fruits. Selon Francisco Ferreira Netto⁴⁴, les propositions contenues dans la législation n'ont pas suscité l'intérêt des investisseurs potentiels car les avantages offerts étaient peu attrayants, consistant principalement en des concessions foncières que, face aux coûts élevés requis pour les travaux et à l'absence de perspective de rentabilité, pouvaient générer des déficits pour des périodes indéfinies.

Malgré l'échec initial, dans les années qui ont suivi, des personnes désireuses d'investir et de réaliser les projets de construction de chemins de fer au Brésil sont réapparues. L'une d'entre elles était Friedrich Fomm (1793-1847), partenaire-directeur de la société *Aguiar, Viúva, Filhos & Cia.*⁴⁵ Cette fois, l'approbation de la concession a eu lieu lors de l'Assemblée Provinciale de São Paulo, qui par le Décret n° 64 du 29 octobre 1838, a accordé le privilège exclusif de construire un chemin de fer dans la province de São Paulo à la compagnie de Fomm et à la compagnie anglaise *Platt & Reid*. Parmi les résolutions, il a été défini que les coûts de construction seraient supportés par les sociétés requérantes, que les compagnies seraient exemptées de taxes sur les importations de machines ou

42 Império do Brasil, « Decreto n° 101, de 31 de outubro de 1835 », Assembleia Geral Legislativa, Coleção de Leis do Império do Brasil, 1 vol., p.118. Consulté le 25 mars 2021. URL: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-101-31-outubro-1835-562803-publicacaooriginal-86906-pl.html>

43 Calógeras João Padiá, *O Marquez de Barbacena*, São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1936. Consulté le 26 mars 2021.

44 Netto Francisco Ferreira, *150 anos de Transportes no Brasil: 1822 – 1972*, Brasília, Centro de Documentação e Publicações, Ministério dos Transportes, 1974.

45 Azevedo Augusto César de Miranda, « *Frederico Fomm* », *Almanach Litterario de São Paulo para o anno de 1880*, 1983, p.81-93. Consulté le 27 mars 2021. URL: <https://digital.bbm.usp.br/handle/bbm/2086>

d'instruments en fer et que les ouvriers étrangers embauchés pour les travaux recevraient des terres exemptes de taxes.⁴⁶

Selon Arlete Assumpção Monteiro⁴⁷, en 1832, Friedrich a chargé l'ingénieur anglais Alfred de Mornay⁴⁸ de réaliser le relevé topographique de la zone où serait installée la voie ferrée qui relierait les villes de Santos et de São Paulo. Cependant, l'entreprise *Aguiar, Viúva, Filhos & Cia* a déclaré faillite avant d'avoir pu réunir suffisamment d'investissements pour construire son chemin de fer.

L'historien Manuel Duarte Azevedo⁴⁹ affirme qu'en 1839, il a été le tour du médecin homéopathe écossais Thomas Cochrane (1805-1873) de demander le privilège de construire un chemin de fer. Le docteur Thomas Cochrane est arrivé au Brésil en 1829 et s'est installé dans la province de Rio de Janeiro. Outre le titre de médecin et de chirurgien diplômé de l'Université de Londres, il était également titulaire d'une licence en lettres de l'Université de Paris.⁵⁰

L'auteur Aroldo de Azevedo⁵¹ affirme que l'impulsion qui a poussé Thomas Cochrane à vouloir construire un chemin de fer était le fait qu'il avait été témoin des avancées technologiques de la révolution industrielle anglaise, notamment des inventions de Richard Thevithick et George Stephenson, qui ont abouti à l'avènement du système de transport ferroviaire. Cependant, nous ne connaissons pas les raisons pour lesquels Thomas Cochrane s'est intéressé à investir dans le chemin au Brésil.

De toute façon, le 4 novembre 1840, Cochrane a obtenu le privilège exclusif, pendant 80 ans, de construire un chemin de fer reliant la capitale de l'Empire à la province de São Paulo.⁵² Toutefois, les conflits internes, comme les Révoltes Libérales de 1842, le manque de capitaux, de technologies et de professionnels ont rendu impossible la poursuite de ces démarches.⁵³

⁴⁶ Império do Brasil, « Decreto nº 64 de 29 de outubro de 1838 », Assembleia Geral Legislativa, Coleção de Leis do Império do Brasil, 1 tome, 1 partie, p. 68-70. Consulté le 27 mars 2021. URL: file:///C:/Users/archm/Downloads/collecao_leis_1838_parte1.pdf

⁴⁷ Monteiro Assumpção Arlete, « Um estudo sobre os imigrantes ao longo da The São Paulo Railway », présenté à la XXI^e réunion annuelle de l'ANPOCS, 1997. Consulté le 27 mars 2021. URL: <https://www.anpocs.com/index.php/encontros/papers/21-encontro-anual-da-anpocs/st-3/st12-2/5287-arletemonteiro-os-imigrantes/file>

⁴⁸ Les sources sur sa date de naissance et de décès, bien que des informations à propos de son parcours professionnel font défaut.

⁴⁹ Azevedo Manuel Duarte Moreira de, *O Rio de Janeiro: Sua História, Monumentos, Homens Notáveis, Usos e Curiosidades*, Rio de Janeiro, B. L. Garnier, 1877.

⁵⁰ Azevedo Aroldo de, *Cochranes do Brasil: A vida e a obra de Thomas Cochrane e Agnacio Cochrane*, São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1965. Consulté le 22 avril 2021. URL: <https://bdor.sibi.ufrj.br/bitstream/doc/377/3/326%20PDF%20-%20OCR%20-%20RED.pdf>

⁵¹ *Ibidem*.

⁵² *Ibidem*.

⁵³ Azevedo Manuel Duarte Moreira de, *O Rio de Janeiro: Sua História, Monumentos, Homens Notáveis, Usos e Curiosidades*, Rio de Janeiro, B. L. Garnier, 1877.

Il est important de noter que les changements internes dans l'organisation de la production, notamment des produits agricoles, et les mesures protectionnistes adoptées par le gouvernement ont été essentiels pour établir un terrain favorable à l'introduction du système ferroviaire au Brésil. Ainsi, un scénario plus attractif a été créé pour ceux qui souhaitaient investir dans la construction de chemins de fer pour relier les zones productives aux ports, pour l'écoulement de la production.⁵⁴

Entre 1840 et 1850, l'importance de la production de sucre au Brésil a été surpassée par la culture croissante du café et, en parallèle, les décrets n° 376 du 12 août 1844 et n° 386 du 8 août 1846 ont été approuvés : la première mesure comprenait une taxe de 30 % sur les articles étrangers provenant de pays qui taxaient les marchandises brésiliennes dans leurs ports ; le second décret, à son tour, accordait des privilèges à l'industrie nationale, tels que l'exemption de taxes sur les machines ou les pièces, en particulier celles destinées à la production textile.⁵⁵

Le café, contrairement au sucre, était un produit de grande valeur commerciale et qui, au milieu du XIXe siècle, avait un marché peu compétitif. À cette même époque, la production de café brésilienne a commencé à être mécanisée : dans un premier moment, les machines ont été importées de pays comme l'Angleterre, mais au fil des années, des ateliers nationaux qualifiés dans la fabrication de ces machines sont apparus, ce qui a permis l'autonomie de la production par rapport au marché des pays étrangers. La plupart des ateliers étaient situés à São Paulo, Campinas et Rio de Janeiro, qui étaient les zones de production les plus importantes du Brésil.⁵⁶

En outre, l'augmentation de la production a également exigé de meilleurs moyens de connexion entre les noyaux de production et les ports d'exportation. Comme indiqué précédemment, le transport se faisait jusqu'alors à dos d'âne et le système était déjà saturé en raison de la croissance de la production. Les producteurs ont alors commencé à faire pression sur le gouvernement, exigeant l'ouverture des routes. La solution initiale a été l'adoption de l'industrie navale, qui déplaçait les produits par transport fluvial. Par conséquent, plusieurs chantiers navals ont été construits tout au long de la côte, dont un des plus importants était celui de *Ponta d'Areia*, situé dans la ville de Niterói et qui

⁵⁴ Marchant Anyda, *Viscount Mauá and the Empire of Brazil: A Biography of Irineu Evangelista de Sousa (1813-1889)*, Berkeley, University of California Press, 1965.

⁵⁵ Barbosa Pedro Henrique Batista, « As Tarifas Alves Branco: entre o protecionismo e a preocupação fiscal », *Em Tempo de Histórias*, n° 24, 2014. Consulté le 03 avril 2021. URL: <https://periodicos.unb.br/index.php/emtempos/article/view/14826/13147>

⁵⁶ Cechin José, « A Construção das Ferrovias no Brasil do Século XIX », mémoire de master en philosophie et sciences humaines, Universidade Estadual de Campinas, 1978, 130 p. Consulté le 03 avril 2021. URL: http://repositorio.unicamp.br/jspui/bitstream/REPOSIP/281682/1/Cechin_Jose_M.pdf

appartenait à l'entrepreneur industriel et autodidacte⁵⁷, Irineu Evangelista de Souza (1813-1889).⁵⁸ Le chantier naval d'Irineu était reconnu comme le plus grand établissement industriel du pays, étant considéré comme l'embryon de l'industrie de base, et comprenait des ateliers de fer et de bronze, entre autres structures destinées à la construction de bateaux, de moteurs à vapeur et de chaudières.⁵⁹

Comme indiqué précédemment, l'idée qui a favorisé l'adoption du système ferroviaire sur le territoire brésilien reposait principalement sur le transport de marchandises agricoles afin de répondre aux intérêts économiques liés à l'agriculture d'exportation. En 1852, Irineu a demandé au gouvernement le privilège de construire un chemin de fer reliant Rio de Janeiro à la Vallée du Paraíba, alors principale région productrice de café du pays. C'est ainsi qu'a été fondée la *Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis* (Compagnie Impériale de Navigation à Vapeur et Chemin de Fer de Petrópolis) aux termes du décret n° 987 du 12 juin 1852.⁶⁰

Le décret en question conférait à Irineu le privilège exclusif de la navigation à vapeur, visant à relier la Cour à la municipalité d'Estrela (actuelle municipalité de Magé), où Irineu possédait un port. À partir de là, il devrait construire un chemin de fer jusqu'à Raiz da Serra, près de la ville de Petrópolis, dans un délai de deux ans. Le document établissait également les valeurs maximales qui pouvaient être facturées pour le transport de passagers et de marchandises, ainsi que la pénalité d'un « *conto de réis*⁶¹ » pour chaque semestre de retard des travaux.⁶²

Le premier tronçon de chemin de fer proposé par Irineu, entre le port de Magé et Raiz da Serra, était destiné à servir le flux de passagers entre la Cour et la ville impériale de Petrópolis et à recevoir les cargaisons de la route *União e Indústria*, qui avait également été financée par Irineu et était en cours de construction.⁶³

⁵⁷ Ganns Cláudio, *A Trajetória de um Pioneiro : Autobiografia Visconde de Mauá*, Brasília, Conselho Editorial do Senado Federal, 2011. Consulté le 03 avril 2021. URL: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/562751>

⁵⁸ Ibidem.

⁵⁹ Faria Alberto de, *Mauá: Irineu Evangelista de Souza, Barão e Visconde de Mauá: 1813-1889*, São Paulo, Cia. Ed. Nacional, 1933.

⁶⁰ Rodriguez Helio Suêvo, *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro: o resgate da memória*, Rio de Janeiro, Memória do Trem, 2004.

⁶¹ Unité monétaire utilisée au Brésil jusqu'en 1945.

⁶² Império do Brasil, « Decreto n° 987 de 12 de junho de 1852 », Assembleia Geral Legislativa, Coleção de Leis do Império do Brasil, 1 vol., p. 153. Consulté le 25 mars 2021. URL: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-987-12-junho-1852-559103-publicacaooriginal-81015-pe.html#:~:text=Concede%20a%20Ureneo%20Evangelista%20de,at%C3%A9%20a%20Raiz%20da%20Serra>.

⁶³ Faria Alberto de, *Mauá: Irineu Evangelista de Souza, Barão e Visconde de Mauá: 1813-1889*, São Paulo, Cia. Ed. Nacional, 1933.

Le capital de base pour la construction de la *Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis* provenait d'un groupe de 26 actionnaires, qui comprenait les brésiliens José Antônio Pimenta Bueno, également connu sous le nom de Marquis de São Vicente (1803-1878) ; le politicien, journaliste, commerçant et actionnaire du *Banco do Brasil*, Teófilo Benedito Otoni, (1807-1869) ; le médecin et futur Vicomte d'Inhaúma, Dr. Cândido Borges Monteiro (1812-1872) ; l'homme d'affaires écossais et ancien patron d'Irineu, Richard Carruthers (1792-1876), et des représentants de la société *Amaral & Bastos*, ainsi que de la société *Joaquim da Fonseca Guimarães e Cia*.⁶⁴

A partir du 29 août 1852 ont débuté les études pour la mise en place du chemin de fer et le développement de son projet, qui ont été confiées à l'ingénieur anglais William Bragge (1823-1884).⁶⁵ Bragge a dirigé les travaux en partenariat avec l'ingénieur britannique Robert Milligan (1827-1876) et tous deux représentaient la société *Edward T. Bellhouse & Co*.⁶⁶ En 1854, avec l'ingénieur irlandais William G. Ginty (1820-1866), qui avait été employé par Irineu pour travailler également à la construction de son entreprise d'éclairage au gaz, il rejoint Bragge et Milligan dans la construction du *Caminho de Ferro Mauá* (Chemin de Fer Mauá).⁶⁷

La première partie de la ligne, inaugurée le 30 avril 1854, comptait 6 gares, totalisant 14,5 km : la gare *Marítima*, située au fond de la Baie de Guanabara et qui était également connu sous le nom de gare *Porto da Estrela* ; la gare *Caíuba*, la gare *Calafate*, la gare *Inhomirim*, la gare *Entroncamento* et la gare *Parada de Fragoso*, toutes situées à Guia de Pacobaíba, dans l'actuelle municipalité de Magé.

D'après Lamounier⁶⁸, le premier voyage en train au Brésil a été accompagné par la presse et par des politiciens nationaux et étrangers, dans un parcours qui a été réalisé en moins de 4 minutes. Il a alors été établi le premier chemin de fer du pays, qui a reçu le titre de « Mauá » en l'honneur du personnage pionnier qui a investi et rendu possible l'implantation du système au Brésil, Irineu Evangelista, le Baron de Mauá.

Le choix de cette région pour mettre en œuvre le point de départ du premier chemin de fer du pays était dû à la concentration d'usines, principalement axées sur la production textile, mais qui comprenaient également des industries de traitement des minéraux, du

⁶⁴ Rodriguez Helio Suêvo, *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro: o resgate da memória*, Rio de Janeiro, Memória do Trem, 2004.

⁶⁵ Ibidem.

⁶⁶ Site web officiel *Grace's Guide to British Industrial History*, « Robert Milligan ». Consulté le 26 mars 2021. URL : https://www.gracesguide.co.uk/Robert_Milligan

⁶⁷ Site web officiel *Grace's Guide to British Industrial History*, « William Gilbert Ginty ». Consulté le 26 mars 2021. URL : https://www.gracesguide.co.uk/William_Gilbert_Ginty

⁶⁸ Lamounier Maria Lúcia, *Ferrovias e mercado de trabalho no Brasil do século XIX*, São Paulo, Edusp, 2012.

bois, des meubles et de la poudre à canon. Guia de Pacobaíba était également un point important parce que était un centre de production agronomique proche de la ville de Rio de Janeiro et qu'assuré l'approvisionnement agricole de la Cour, étant occupé par des plantations de bananes, de riz, d'ananas, de maïs, de manioc et de tomates. Le trafic de produits et de passagers vers le port de Rio de Janeiro était assuré par des *faluas*⁶⁹ depuis le début du XIXe siècle.⁷⁰

Avec l'inauguration de l'entreprise d'Irineu, le trafic fluvial de passagers par la Baie de Guanabara a commencé à se faire dans des ferries à vapeur, qui partaient du port *Prainha*, actuellement *Praça Mauá*, dans le quartier Saúde, jusqu'à la gare de *Porto da Estrela*.⁷¹ À partir de ce point, le parcours, par transport ferroviaire, jusqu'à la gare *Raiz da Serra* ne sera achevé que 2 ans plus tard, ajoutant 1,7 km supplémentaires au *Caminho de Ferro Mauá* (image 02).

Toutefois, les projets du Baron de Mauá d'étendre sa ligne à Minas Gerais ont été mis en échec par des problèmes économiques, idéologiques et politiques. D'une part, il y a eu l'ouverture de la route *União e Indústria*, qui a commencé à relier les villes de Petrópolis (province de Rio de Janeiro) et Juiz de Fora (dans l'état de Minas Gerais), pour cette raison le gouvernement a révoqué la concession d'intérêt sur les chemins de fer de cette route.

D'autre part, le Baron a conservé des idéologies esclavagistes, qui se sont opposées aux visions développementalistes de l'empereur *Dom Pedro II*. En outre, les intérêts du gouvernement impérial ont commencé à donner la priorité à l'inauguration du *Caminho de Ferro Dom Pedro II* (Chemin de Fer *Dom Pedro II*), qui serait inauguré le 29 mars 1858 avec l'ouverture de la gare *Corte*, point de départ de la ligne et première gare de la ville de Rio de Janeiro, alors capitale de l'Empire portugais.⁷²

⁶⁹ Petit navire d'origine portugaise, propulsé par des voiles ou des rames, utilisé pour le transport fluvial de marchandises et de passagers.

⁷⁰ Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, « Magé: Rio de Janeiro », rapport réalisé en 1957, 16 p. Consulté le 27 mars 2021. URL: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/113/col_mono_n157_mage.pdf

⁷¹ Gabler Louise, « Estrada de Ferro D. Pedro II », *Arquivo Nacional, Memória da Administração Pública Brasileira*, 2016. Mis en ligne le 11 novembre 2016, consulté le 27 mars 2021. URL: <http://mapa.an.gov.br/index.php/menu-de-categorias-2/317-estrada-de-ferro-d-pedro-ii>

⁷² Rodriguez Helio Suêvo, *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro: o resgate da memória*, Rio de Janeiro, Memória do Trem, 2004.

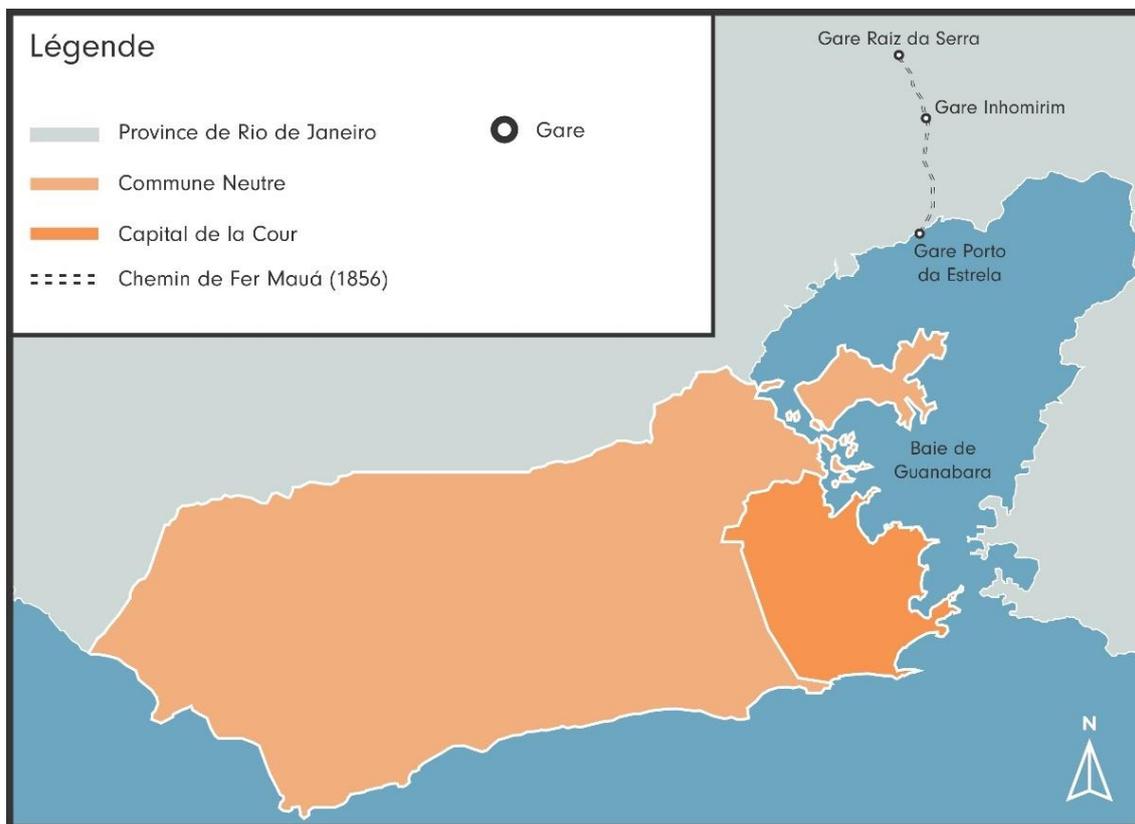


Image 02: Monique Silva, *Schéma de la Province de Rio de Janeiro avec le Caminho de Ferro Mauá (1856)*, basé sur la carte de Claudio Lomellino de Carvalho, « Município Neutro Capital Rio de Janeiro », Rio de Janeiro, 1860 et dans la carte de E. de Maschek « Mappa do Município Neutro », Rio de Janeiro, 1870. URL: <http://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/20.500.12156.3/43703> et <https://www2.senado.leg.br/bdsf/item/id/242547>

De cette façon, le *Caminho de Ferro Dom Pedro II* était alors le troisième chemin de fer du pays, le deuxième de la province de Rio de Janeiro et le premier à passer par la capitale de l'Empire. L'objectif initial de ce chemin de fer était le transport exclusif de produits permettant l'écoulement du café vers les ports de la cour, dont la liaison serait assurée par deux branches : l'une vers la ville de Cachoeira, à São Paulo, et l'autre avec un arrêt final à la ville de Porto Novo de Cunha, dans l'état de Minas Gerais.⁷³

Les négociations et la conclusion des contrats se font directement avec l'ingénieur anglais Edward Prince (1805-1871), qui avait déjà travaillé à la construction du *London and North Western Railway* et aux travaux de terrassement du *Great Western Railway*, tous deux en Angleterre, lorsqu'il a commencé à travailler avec l'ingénieur civil et locomoteur, ancien président du *Institut of Civil Engineers*, George Stephenson (1803-1859).⁷⁴

⁷³ Ibidem.

⁷⁴ Site web officiel *Grace's Guide to British Industrial History*, « Edward Prince (1805-1871) ». Consulté le 28 mars 2021. URL : [https://www.gracesguide.co.uk/Edward_Price_\(1805-1871\)](https://www.gracesguide.co.uk/Edward_Price_(1805-1871))

À l'origine, la Prainha avait été choisi pour la construction de la gare principale de la ligne, afin de faire la liaison avec les bateaux à vapeur de Mauá et la gare de *Porto da Estrela*. En plus de cette particularité, la zone était déjà un important centre commercial de la ville, équipé d'entrepôts et d'un quai, ce qui faciliterait le commerce et l'exportation de produits agricoles. Cependant, les travaux pour construire la gare à partir de ce point exigeraient de nombreuses démolitions et des élargissements de routes. Il a donc été décidé de déployer la gare en devant l'actuel *Campo de Santana*, appelé à l'époque *Campo da Aclamação*.

L'année de son inauguration, en 1858, les trains circulaient entre *Campo da Aclamação*, dans l'ancienne *freguesia*⁷⁵ de *Sant'anna*, au départ de gare *Corte* (qui s'appellera plus tard gare *Dom Pedro II* et avec l'avènement de la République, en 1889, gare *Central do Brasil*). Dans son premier tronçon, la ligne a parcouru 48,2km, en direction de la région nord de la ville, avec un arrêt final à Queimados, un quartier de l'actuelle municipalité de Nova Iguaçu.

Le parcours depuis le centre de Rio de Janeiro comprenait respectivement les gares *Venda Grande* (actuellement appelé *Engenho Novo*), *Cascadura* (toutes deux situées dans les limites actuelles de la municipalité de Rio de Janeiro), *Maxambomba* (maintenant appelé *Nova Iguaçu*) et *Pouso de Queimados*, (image 03). Bien que le projet de Prince ait prévu un premier tronçon de 61,7 km, dont l'arrêt final serait la gare *Belém* (aujourd'hui gare *Japeri*), les fortes pluies de l'été de cette année-là ont détruit une partie de l'infrastructure ferroviaire de ce tronçon, reportant son inauguration au 8 novembre 1858.⁷⁶

Comme l'a souligné Maurício de Almeida Abreu⁷⁷, l'arrivée du transport ferroviaire a permis l'expansion du tissu urbain de Rio de Janeiro vers le nord de la ville, qui était jusqu'alors composé de zones rurales ou de petits noyaux de peuplement, occupés par quelques fermes, poteries et tanneries. Les anciens noyaux ruraux ont été transformés en villages et la demande accrue de logements a entraîné, par conséquent, l'extension du réseau et l'amélioration des infrastructures de transport. Cette à dire, les trains ont joué un rôle essentiel en tant que catalyseurs du développement et de la densification de la population, dans la mesure où les lignes vers les banlieues encourageaient l'occupation de l'espace intermédiaire entre la gare d'arrêt final et le centre-ville.

⁷⁵ « *Freguesia* » était la plus petite circonscription administrative d'une zone urbaine ou rurale à l'époque impériale au Brésil.

⁷⁶ Rodriguez Helio Suêvo, *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro: o resgate da memória*, Rio de Janeiro, Memória do Trem, 2004.

⁷⁷ Abreu Maurício de Almeida, *A Evolução Urbana do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, IPP, 2006.

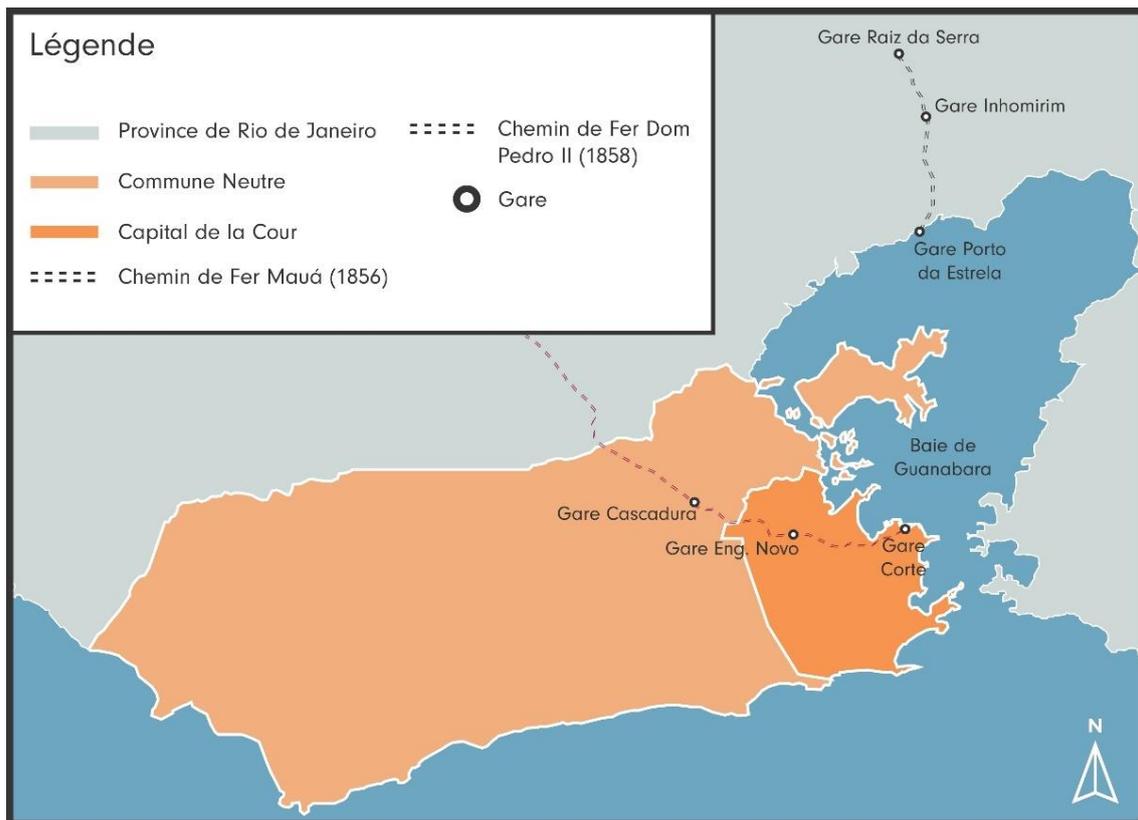


Image 03: Monique Silva, *Schéma de la Province de Rio de Janeiro avec le Caminho de Ferro Mauá (1856) et le Caminho de Ferro Dom Pedro II (1858)*, basé sur la carte de Claudio Lomellino de Carvalho, « Município Neutro Capital Rio de Janeiro », Rio de Janeiro, 1860 et dans la carte de E. de Maschek « Mappa do Município Neutro », Rio de Janeiro, 1870. URL: <http://bdib.bn.gov.br/acervo/handle/20.500.12156.3/43703> et <https://www2.senado.leg.br/bdsf/item/id/242547>

Comme l'a souligné Maurício de Almeida Abreu⁷⁸, l'arrivée du transport ferroviaire a permis l'expansion du tissu urbain de Rio de Janeiro vers le nord de la ville, qui était jusqu'alors composé de zones rurales ou de petits noyaux de peuplement, occupés par quelques fermes, poteries et tanneries. Les anciens noyaux ruraux ont été transformés en villages et la demande accrue de logements a entraîné, par conséquent, l'extension du réseau et l'amélioration des infrastructures de transport. Cette à dire, les trains ont joué un rôle essentiel en tant que catalyseurs du développement et de la densification de la population, dans la mesure où les lignes vers les banlieues encourageaient l'occupation de l'espace intermédiaire entre la gare d'arrêt final et le centre-ville.

Le profil socio-économique de la population qui s'est déplacée vers le nord était composé de personnes dont les conditions financières étaient moins favorables et qui

⁷⁸ *Ibidem*.

avaient des difficultés à assumer le coût de la vie dans le centre. Au début, cette occupation s'est faite de manière linéaire, les résidences ont été construites tout au long du chemin de fer, se concentrant principalement autour des gares. Toujours selon Maurício Abreu⁷⁹, avec l'augmentation exponentielle de la population, les propriétaires terriens ont commencé à ouvrir des rues par eux-mêmes et à faire des parcelles, ce qui a conduit à une croissance radiale de ces noyaux.

Une décennie après l'ouverture du *Caminho de Ferro Dom Pedro II*, un autre système de transport est devenu indispensable à la poursuite de la densification démographique des banlieues et à leur connexion aux *freguesias* qui avaient été créées : les tramways. D'après Nelson Fernandes⁸⁰, la *Companhia Ferro-Carril Vila Isabel* et la *Companhia São Cristóvão* opéraient également dans la zone nord, desservant plusieurs régions qui allaient devenir des quartiers importants dans la ville de Rio de Janeiro, tels que Rio Comprido, Caju, São Cristóvão, Santo Cristo, Vila Isabel, Andaraí et São Francisco Xavier.

Quinze ans après son ouverture, en 1873, la ligne centrale du chemin de fer de la Cour comprenait déjà 8 autres gares qui occupaient les espaces entre les gares existantes, dans la ville de Rio de Janeiro : la gare *São Francisco Xavier*, la gare *Riachuelo*, la gare *Todos os Santos*, la gare *Engenho de Dentro*, la gare *Piedade* et la gare *Sapopemba*⁸¹ (image 04). Dans ce laps de temps, la société a également créé une ligne vers la zone ouest de la ville, qui comprenait 4 gares qui se connectaient à la ligne centrale depuis la gare *Sapopemba* et dont l'arrêt final était à Santa Cruz.

Cette région était alors appelée « *sertão*⁸² », car elle était encore occupée par des plantations de canne à sucre, des abattoirs et de petits noyaux de communautés de pêcheurs. En 1884, le dernier arrêt de cette ligne a été inauguré, appelé gare *Matadouro*, qui servait uniquement à transporter la viande vers le Cour. Après deux ans, de nouvelles gares ont été ajoutées pour le transport de passagers, notamment la gare *Realengo*, la gare *Bangu*, la gare *Campo Grande* et la gare *Santa Cruz*.⁸³

C'est à cette époque, plus précisément en 1880, qu'une gare a été construite dans la zone portuaire de la capitale, dans l'actuel quartier de Gambôa, sous le nom de gare *Marítima*. Cette gare ne transportait pas de passagers, les activités qui y étaient réalisées

⁷⁹ *Ibidem*.

⁸⁰ Fernandes Nelson da Nóbrega, *O Rapto Ideológico da Categoria Subúrbio: Rio de Janeiro 1858-1945*, Rio de Janeiro, Apicuri, 2011.

⁸¹ Abreu Maurício de Almeida, *A Evolução Urbana do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, IPP, 2006.

⁸² Lieu éloigné des centres urbains et à faible densité de population.

⁸³ Rodriguez Hélio Suevo, *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro: o resgate de sua memória*, Rio de Janeiro, Memória do Trem, 2004.

comprenaient, en effet, le stockage et le transport de marchandises entre le port et les régions reliées par le *Caminho de Ferro Dom Pedro II*.

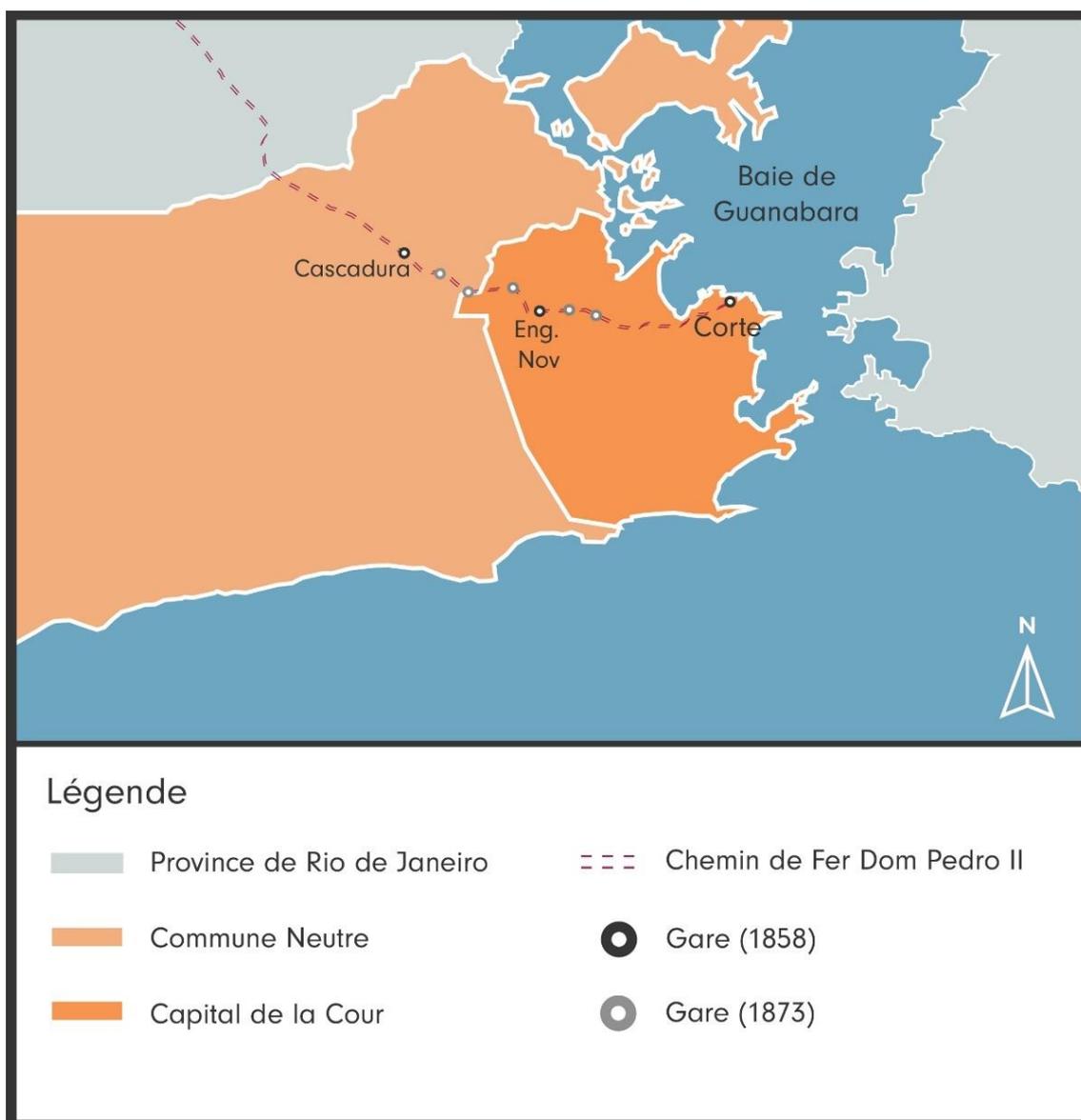


Image 04 : Monique Silva, *Schéma de la Province de Rio de Janeiro avec le Caminho de Ferro Dom Pedro II (1858-1873)*, basé sur la carte de Claudio Lomellino de Carvalho, « Município Neutro Capital Rio de Janeiro », Rio de Janeiro, 1860, dans la carte de E. de Maschek « Mappa do Município Neutro », Rio de Janeiro, 187 (?) et dans les images satellites Google Earth, 2021. URL: <http://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/20.500.12156.3/43703> et <https://www2.senado.leg.br/bdsf/item/id/242547>

En 1883, le *Caminho de Ferro Rio D'Ouro* (Chemin de Fer *Rio D'Ouro*) a été ouvert, à titre provisoire, avec l'objectif de réaliser le transport de matériaux de construction pour le nouveau réseau d'approvisionnement en eau de la ville de Rio de Janeiro, ainsi que pour être utilisé dans les travaux de conservation du système de distribution. L'entreprise

a été baptisée en référence au barrage de *Rio D'Ouro*, dans la *Baixada Fluminense*⁸⁴, qui était relié à la *Quinta Imperial do Caju* et dont le parcours suivait les tuyaux qui transportaient l'eau.⁸⁵

Au fil des ans, le *Caminho de Ferro Rio D'Ouro* a progressivement réalisé le transport des passagers, grâce à une intégration avec le *Caminho de Ferro Dom Pedro II*, dans la gare *São Francisco Xavier*. À partir de cette gare, la ligne comprenait, dans la ville de Rio de Janeiro, la gare *Vicente de Carvalho*, la gare *Irajá*, la gare *Colégio*, la gare *Areal* et la gare *Pavuna*.

Tel que le *Caminho de Ferro Dom Pedro II*, le *Caminho de Ferro Rio d'Ouro* a également généré le développement de petits noyaux d'occupation tout au long de son parcours dans la zone nord de Rio de Janeiro. Ces endroits, pour la plupart, ont adopté les noms des gares et sont devenus les quartiers Inhaúma, Vicente de Carvalho, Irajá, Colégio, Areal (aujourd'hui Coelho Neto) et Pavuna.⁸⁶

Autre ligne qui mérite d'être mentionnée est le *Caminho de Ferro Corcovado* (Chemin de Fer *Corcovado*). Bien qu'il n'ait pas exercé une forte influence sur le réseau urbain et qu'il soit, en fait, le résultat de la spéculation immobilière et s'est destiné à la classe aisée, ce chemin de fer est encore en activité à ce jour, étant une importante route touristique de la ville. De plus, comme cette ligne ferroviaire passe par une route très escarpée, sa construction a nécessité l'utilisation de technologies qui n'existaient pas dans le pays jusqu'alors. Ainsi, grâce aux efforts de l'ingénieur Francisco Pereira Passos (1836-1913), ce petit chemin de fer, de 3,8 km, a été inauguré le 10 septembre 1884. Le *Corcovado* a également été le premier chemin de fer brésilien à être électrifié, entre 1909 et 1910.⁸⁷

Pereira Passos avait une solide expérience de l'ingénierie ferroviaire lorsqu'il a décidé de fonder sa propre compagnie de chemin de fer. Il est diplômé en génie civil de la *Escola Militar da Corte*⁸⁸, en 1856, et a fréquenté l'École des Ponts et Chaussées de Paris en tant qu'auditeur jusqu'en 1858. Après la fin de ses études, il est resté en France pendant deux années supplémentaires et a eu la chance de participer à la construction d'un pont en pierre

⁸⁴ C'est le terme qui désigne la région de plateau située entre la côte et les chaînes de montagnes Serra do Mar et Mantiqueira, appartenant à l'état de Rio de Janeiro, qui comprend les villes de Duque de Caxias, Nova Iguaçu, São João de Miriti, Nilópolis, Belford Roxo, Queimados et Mesquita.

⁸⁵ Abreu Maurício de Almeida, *A Evolução Urbana do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, IPP, 2006.

⁸⁶ Ibidem.

⁸⁷ Bartholomeu Matheus Cavalcanti, « Desenvolvidos geográficos desiguais no eixo de urbanização Rio de Janeiro (RJ) – Juiz de Fora (MG): técnica e transformações espaciais entre 1861 e 1980 », mémoire de géographie, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, 2016, 333 p.

⁸⁸ Également connue sous le nom de *Real Academia Militar*, il s'agissait d'une institution destinée à la formation d'ingénieurs civils et militaires. À partir de 1858, elle a été appelée *Escola Central*, puis, en 1874, elle est rebaptisée *Escola Polytechnica*. Actuellement, cet établissement d'enseignement appartient à la *Universidade Federal do Rio de Janeiro* et est connu sous le nom de *Escola Politécnica* depuis 2003.

sur l'axe ferroviaire Paris-Lyon-Méditerranée, où il a commencé ses expériences dans le domaine des chemins de fer. Après son retour au Brésil, en 1861, Passos a été nommé ingénieur adjoint du *Caminho de Ferro Nova Friburgo* (Chemin de Fer Nova Friburgo) ; l'année suivante, il a travaillé à la pose des voies du *Caminho de Ferro Dom Pedro II* comme chef du comité pour l'extension de la voie ferrée de cette compagnie en 1868.

En outre, Passos effectuait constamment des voyages d'étude en Europe et, au cours de l'un d'eux, en 1873, il a été témoin de la construction du chemin de fer qui traversait le Mont Rigi, en Suisse, où il a acquis des connaissances sur le système Rigenbach, qu'il a adapté et appliqué à la traversée de la *Serra dos Órgãos*⁸⁹ et au *Caminho de Ferro Corcovado*. À la fin de sa carrière, Passos a été élu maire de la ville de Rio de Janeiro, en 1902, et est resté en ce fonction jusqu'en 1906.⁹⁰

Il est évident que la gare *São Francisco Xavier* se trouvait à un point de convergence important de la ville de Rio de Janeiro, du fait qu'elle servait de connexion entre le centre-ville et les nouvelles zones au nord, qui s'étendaient et se densifiaient de plus en plus. Ainsi, en 1886, la *Rio de Janeiro Northern Railway Company* a commencé à transporter des passagers avec sa première ligne dans la capitale, qui partait également de *São Francisco Xavier* et s'étendait jusqu'à *Mirity*, l'actuelle municipalité de Duque de Caxias. La différence entre ce chemin de fer et les précédents est qu'au lieu de traverser des zones rurales, il passait par des régions de la ville qui disposaient déjà d'une certaine infrastructure, appelées par Maurício Abreu⁹¹ « noyaux semi-urbains », qui ont donné naissance aux quartiers actuels de Bonsucesso, Ramos, Olaria, Penha, Brás de Pina, Cordovil, Lucas et Vigário Geral.

Le premier novembre 1893, l'ingénieur brésilien André Gustavo Paulo de Frontin (1860-1933) a ouvert autre compagnie ferroviaire à Rio de Janeiro, le *Caminho de Ferro Melhoramentos do Brasil* (Chemin de Fer *Melhoramentos do Brasil*). Les trains commençaient leur voyage à la gare *Mangureira* et continuaient jusqu'à la gare *Sapopemba* (aujourd'hui gare *Deodoro*), qui appartenait au *Caminho de Ferro Dom Pedro II*. Cinq ans plus tard, les gares *Vieira Fazenda*, *Del Castilho*, *Magino* et *Barros Filho* ont été construites, toutes en direction de la zone nord.

⁸⁹ Située dans la région montagneuse de l'état de Rio de Janeiro, la chaîne de montagnes *Serra dos Órgãos* couvre les municipalités de Guapimirim, Magé, Petrópolis et Teresópolis et a reçu son nom en raison de la similitude des pics montagneux avec des tuyaux d'orgue d'église. À cause de sa topographie, cette zone a exigé de nouvelles technologies pour être transposée par le système ferroviaire, au XIXe siècle.

⁹⁰ Nunes de Azevedo André, « Um esboço biográfico de Francisco Pereira Passos. O Progresso sob a Égide da Civilização », *Intellectus*, 2009. Mis en ligne en 2009, consulté le 15 décembre 2020. URL : <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/intellectus/article/view/27657/19843>

⁹¹ Abreu Maurício de Almeida, *A Evolução Urbana do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, IPP, 2006.

André Frontin a obtenu le diplôme d'ingénieur civil à la *Escola Politécnica*, à Rio de Janeiro, en 1879, où il a également obtenu les titres d'ingénieur des mines et de licencié en sciences physiques et mathématiques, après un an d'études supplémentaires. Sa carrière a débuté à la *Inspetoria de Água de Santa Tereza* (Services d'Inspection des eaux de Santa Tereza) et, dans les années qui ont suivi, il s'est consacré à des postes académiques comme professeur à la *Escola Politécnica*. En 1890, il a fondé la société *Empresa Industrial de Melhoramentos do Brasil* (Compagnie Industrielle des Améliorations du Brésil), administrateur du futur *Caminho de Ferro Melhoramentos do Brasil*. Il a été directeur du *Caminho de Ferro Central do Brasil* (Chemin de Fer Central du Brésil, précédemment appelé *Caminho de Ferro Dom Pedro II*) pour une période d'un an, à partir de 1896, et a repris ce poste entre 1910 et 1914.⁹²

Selon le rapport du médecin, démographe et directeur des statistiques et des archives de la mairie de Rio de Janeiro, Aureliano Gonçalves de Souza Portugal (1851-1924)⁹³, au début du XXe siècle, malgré le fait que les *freguesias* urbaines qui se sont créées grâce au transport ferroviaire étaient en plein développement et croissance, elles ne constituaient pas des unités autonomes.⁹⁴ En fait, ce qui s'est produit, ce sont des mouvements pendulaires intenses entre ces zones de la ville et le centre, qui concentraient encore les principales activités économiques.

Cette grande demande montrait déjà ses effets à cette époque et les entreprises de transport ferroviaire de passagers excédaient leur capacité : la ville commençait son processus d'industrialisation, qui s'est concentré, dans un premier temps, dans les zones centrales, étant donné la proximité du port et la meilleure disponibilité des infrastructures.

Ainsi, grâce à ce champ favorable à la croissance économique du pays, également encouragé par la proclamation de la République et la nécessité d'établir le Brésil comme un pays moderne, de nouveaux investissements ont été réalisés dans la zone centrale de la ville, qui comprenaient, outre l'amélioration des infrastructures urbaines, l'inauguration d'une autre gare au port. Appartenant également au *Caminho de Ferro Dom Pedro II*, la gare *Alfredo Maia* a commencé ses activités le 7 janvier 1902.

L'introduction et la diffusion du système ferroviaire dans le territoire brésilien a été un processus lent, qui n'a pas suivi les demandes de déplacement de passagers ou de

⁹² Hoofbauer Daniela, Pessoa Gláucia Tomaz de Aquino, « André Gustavo Paulo de Frontin », *Arquivo Nacional, Memória da Administração Pública Brasileira*, 2020. Mis en ligne le 06 août 2020, consulté le 28 mars 2021. URL <http://mapa.an.gov.br/index.php/publicacoes2/70-biografias/828-andre-gustavo-paulo-de-frontin-2>

⁹³ Portugal Manoel Gonçalves, « Aureliano Portugal, jornal », *Correio da Manhã*, n° 19.089, 1955, p. 105.

⁹⁴ Abreu Maurício de Almeida, *A Evolução Urbana do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, IPP, 2006.

marchandises incitées par l'exponentielle croissance démographique, productive et économique de la fin du XIXe siècle. Depuis sa création, l'un des principaux problèmes identifiés était le manque d'hégémonie des jauges, ce qui rendait irréalisable la connexion du réseau existant.

En outre, l'expansion des chemins de fer au Brésil s'est faite de manière ponctuelle, de sorte que le réseau avait une répartition géographique très irrégulière, occupant principalement les villes côtières et devenant de plus en plus dispersé à mesure qu'il avançait vers le centre du pays. Ainsi, dans un territoire aux dimensions continentales comme le Brésil, de nombreux chemins de fer étaient isolés et le sont restés même 50 ans après le début de la mise en œuvre du système.⁹⁵

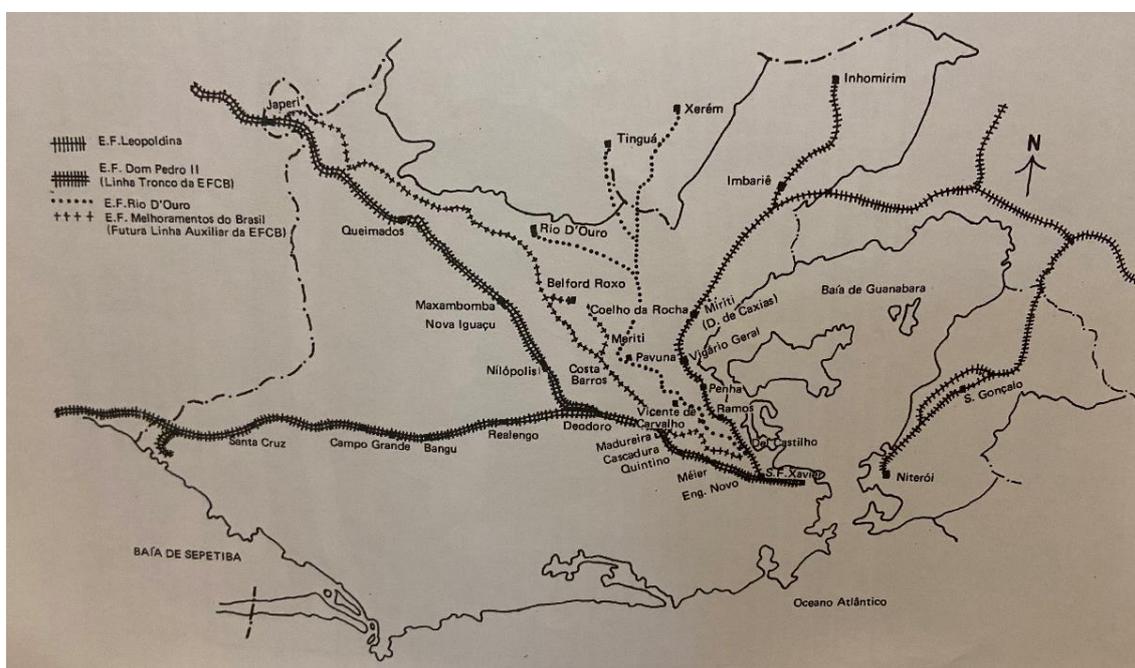


Image 05: Mauricio de Abreu, *Représentation des chemins de fer dans la zone métropolitaine de Rio de Janeiro : Caminho de Ferro Dom Pedro II, Chemin de Fer Rio D'Ouro, Chemin de Fer Leopoldina et Chemin de Fer Melhoramentos do Brasil*, « Área Metropolitana (Área Conurbada) do Rio de Janeiro: Localização das Estradas de Ferro », Rio de Janeiro, 2013.

Dans le cas de Rio de Janeiro, il est reconnu l'intérêt de relier le centre-ville, où se trouvait le Cour, aux zones de production situées dans les régions nord et ouest. Ainsi, nous pouvons affirmer que ce soit grâce à l'existence dispersée de ces pôles de production que le réseau ferroviaire de la ville de Rio de Janeiro a été construit de manière radiale,

⁹⁵ Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Conselho Nacional de Geografia, « I Centenário das Ferrovias Brasileiras », rapport réalisé en 1954, 419 p.

partant de la Cour aux extrémités du territoire *carioca* et entrant dans la *baixada fluminense* (image 05).

2. DE LA COMPAGNIE *ESTRADA DE FERRO LEPOLDINA S.A.* À LA COMPAGNIE *SUPERVIA S.A* : MODIFICATIONS DANS LA GESTION ET RESTRUCTURATIONS DU RÉSEAU FERROVIAIRE

Le *Caminho de Ferro Leopoldina* a eu son premier tronçon inauguré en 1874 et le privilège de sa construction a été accordé à l'ingénieur diplômé de la *Escola Militar*, futur président du *Clube de Engenharia*⁹⁶ et Vicomte, Monsieur Antônio Paulo de Melo Barreto (1839-1908).⁹⁷ Barreto a réussi à obtenir des investissements à Londres et a commencé les travaux en 1873. Le tronçon ferroviaire initial a été achevé un an plus tard et a permis de relier Porto Novo de Cunha, où il y avait déjà une ramification du *Caminho de Ferro Dom Pedro II*, et Volta Grande, tous deux dans l'état de Minas Gerais, sur une distance d'environ 25 km.

Ce chemin de fer, comme plusieurs autres mentionnés antérieurement, visait à transporter le café pour l'exportation, en reliant les zones de production aux ports. La compagnie *Leopoldina* a été nommée ainsi parce que son objectif était d'inclure une branche passant par la ville de Leopoldina, un important producteur de café dans l'état de Minas Gerais.⁹⁸

Selon Hélio Rodriguez⁹⁹, trois ans plus tard, ce chemin de fer était déjà constitué de 177 km et avait atteint son objectif de passer par la ville de Leopoldina. A partir de 1885, le *Caminho de Ferro Leopoldina* connaît une croissance exponentielle grâce à l'agglutination de plusieurs lignes qui traversaient des difficultés financières, une stratégie qui entraînerait de futurs problèmes administratifs et économiques pour l'entreprise.

En ce qui concerne le présent travail de recherche, l'incorporation la plus pertinente réalisée par la *Leopoldina* a été l'ensemble des chemins de fer de la *The Rio de Janeiro Northern Railway Company*. Ainsi, en 1890, le *Caminho de Ferro Leopoldina* a finalement commencé à opérer dans la ville de Rio de Janeiro, avec des trains qui partaient de la gare *São Francisco Xavier*.¹⁰⁰

⁹⁶ Fondé le 24 décembre 1880 par Conrad Jacob Niemeyer, le *Clube de Engenharia* est une institution qui vise, depuis ses débuts, à regrouper des ingénieurs et des techniciens dans le but d'offrir un espace démocratique pour la discussion de questions liées au développement national et à la qualification technique des ingénieurs.

⁹⁷ Auteur inconnu, « Engenheiro Mello Barreto », *Revista do Clube de Engenharia*, n° 13, 1905, p. 9-12.

⁹⁸ Paula Dilma de Andrade de, « A extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina: 1955-1974 » thèse d'histoire contemporaine, économie et société, Universidade Federal Fluminense, 2000, 356 p.

⁹⁹ Rodriguez Hélio Suevo, *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro: o resgate de sua memória*, Rio de Janeiro, Memória do Trem, 2004.

Au cours de la dernière décennie du XIXe siècle, la compagnie *Leopoldina* a souffert d'un déficit grave et s'est déclaré en faillite. Comme nous l'avons déjà mentionné, l'entreprise avait annexé plusieurs lignes d'autres entreprises et l'hétérogénéité du système, due à la grande variété de écartements, a fortement entravé son intégration et son exploitation économique de manière complète. À cette époque, l'administration de la *Leopoldina* a été transmis à la *Companhia Geral e Estradas de Ferro*¹⁰¹ (Compagnie Générale et Chemins de Fer), qui a unifié 168 kilomètres de lignes de différents gabarits, dans une tentative d'inverser le chaos dans lequel se trouvait le système jusqu'alors.

Cependant, le Brésil se trouvait dans un contexte socio-économique extrêmement défavorable. Pour cette raison, le Ministre des Finances, Ruy Barbosa (1849-1923), dans une tentative de stimuler l'industrialisation du pays, a adopté des politiques de crédit qui ont fait augmenter l'inflation de façon exponentielle, amorçant ainsi la période qui a été connue sous le nom d'*Encilhamento*.

En outre, diverses causes ont eu des effets drastiques sur la situation déjà précaire de l'entreprise, comme souligné par le Colonel José Machado Lopes (1900-1990) : la Révolte de 1893, avec l'ampleur énorme de ses réquisitions et qui a également provoqué une perturbation du trafic ; l'épidémie de choléra qui s'est déclenchée à Porto Novo, qui a poussé la population à déprécier et à détruire des tronçons considérables de la voie permanente ; les pluies torrentielles de 1895, qui ont interrompu certains tronçons pendant cinq mois et, finalement, l'intolérance des créanciers anglais, qui ont menacé de séquestrer les lignes hypothéquées.¹⁰²

En 1897, le gouvernement a opté pour la réorganisation de la *Leopoldina* par le biais d'un prêt de capitaux étrangers, ce qui a entraîné une liquidation forcée de la société. Par conséquent, cette même année, après des négociations, son ensemble de locomotives, de gares et de chemins de fer a commencé à être géré et exploité par des actionnaires britanniques et le chemin de fer a été enregistré à Londres sous le nom de *The Leopoldina Railway Co. Ltd.*¹⁰³

¹⁰¹ Entreprise brésilienne fondée pour but d'acheter, de vendre et de financer ses propres chemins de fer et ceux de tiers.

¹⁰² Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Conselho Nacional de Geografia, « I Centenário das Ferrovias Brasileiras », rapport réalisé en 1954, 419 p.

¹⁰³ Dans l'originel: « A revolta de 1893, com o vulto enorme de suas requisições, além da anormalização do tráfego; a epidemia de cólera irrompia em Porto Novo, fazendo com que o povo depredasse e destruísse trechos consideráveis da via permanente; as chuvas torrenciais de 1895, que interromperam alguns trechos durante cinco meses; finalmente a intolerância dos credores ingleses, ameaçando requerer o sequestro das linhas hipotecadas: levaram a infeliz Leopoldina a uma situação de insolvência. » Lopes José Machado, « I Centenário das Ferrovias Brasileiras », rapport réalisé par l'Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Conselho Nacional de Geografia 1954, p. 126.

L'année suivante, la *Leopoldina Railway* a reçu la concession pour construire une gare qui servirait d'arrêt initial dans la capitale de la Cour, ce qui a été officialisé par le Décret n° 565 du 18 novembre 1898.¹⁰⁴ L'auteur Brasil Gerson¹⁰⁵, indique qu'à cette époque la *Leopoldina* avait reçu l'autorisation de prolonger ses voies jusqu'à la Rue dos Cajueiros, dans le quartier de Saúde, cependant, les travaux du port ont reporté ces plans, qui ne seront que partiellement achevés onze ans plus tard, avec l'inauguration de la gare provisoire *Praia Formosa*.

La partie suivante de ce chapitre abordera, de manière plus approfondie, les changements apportés au tissu urbain, notamment dans les quartiers portuaires formés par *Saúde*, *Gamboa* et *Santo Cristo*. À ce stade, il convient seulement de souligner que les modernisations effectuées au début du XXe siècle ont contribué à la création de la zone plane nécessaire à la construction de la gare *Praia Formosa* (image 06), puisque jusqu'alors ces quartiers étaient composés d'un front de mer étroit et entrecoupé, où se trouvaient également plusieurs îles.

Les réformes qui se sont succédés durant cette période ont répondu aux exigences d'un port moderne, qui pouvait être approvisionné par un système de transport efficace afin d'assurer le trafic de produits et de personnes entre la zone centrale de la capitale de la République et l'intérieur du territoire. Alliée à la nouvelle spatialité favorable, la gare *Praia Formosa* a finalement été inaugurée en 1909.

En raison de son caractère provisoire, la gare a été construite en bois, mais comprenait des plateformes d'embarquement couvertes, ce qui offrait un certain confort aux passagers. Au début, les trains qui partaient de *Praia Formosa* étaient destinés à desservir la banlieue de Rio de Janeiro, ainsi que la ville de montagne de Petrópolis.¹⁰⁶

Malgré la conquête d'une gare dans la zone portuaire, la *Leopoldina Railway* s'est toujours battu pour obtenir le droit de construire une structure permanente, qui servirait de point de départ à sa ligne, afin qu'elle soit reliée à la zone centrale de la ville de Rio de Janeiro et dont l'architecture représentait sa pertinence en tant que partie du système de transport de la capitale de la République. Ces questions ont perduré jusqu'en 1917, date à laquelle le gouvernement de l'état de Rio de Janeiro a publié un appel à propositions et la préférence a été donnée à *Leopoldina*, qui a remporté la concession.

¹⁰⁴ Site web officiel de l'Arquivo Nacional, *Diretório Brasil de Arquivos, Dibrarq*, « The Leopoldina Railway ». Consulté le 29 mars 2021. URL : <http://dibrarq.arquivonacional.gov.br/index.php/leopoldina-railway-company-limited>

¹⁰⁵ Gerson Brasil, *História das Ruas do Rio*, Rio de Janeiro, Bem-te-vi, 2015.

¹⁰⁶ Auteur inconnu, sans titre, *O Paiz*, n° 9.190, 1909, p. 3.



Image 06: Auteur non identifié, *Gare Praia Formosa*, 1911. Photographie, Museu Imperial, collection numérique. Consulté le 17 octobre 2020. URL : http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_rj_petropolis/fotos/praiiformosa11.jpg

En 1918, une commission a été formée pour analyser les questions liées à l'organisation des services ferroviaires sur le territoire et les contrats de la *Leopoldina Railway*, qui prévoyaient également la construction de la gare initiale de la compagnie.¹⁰⁷ Cette commission a été initialement formée par l'ingénieur et alors Inspecteur Fédéral des Routes, José Palhano de Jesus (1875-1966)¹⁰⁸ et par le directeur du *Caminho de Ferro Central do Brasil*, l'ingénieur Antonio Augusto Fernandes Pinheiro.¹⁰⁹

En 1920, la commission a reçu de nouveaux membres et la responsabilité de l'organisation des contrats et de la construction de la gare *Leopoldina* a été confiée aux ingénieurs Aarão Leal de Carvalho Reis (1853-1936)¹¹⁰, Tobias de Lacerda Martins

¹⁰⁷ Siqueira Edmundo, *Resumo Histórico de The Leopoldina Railway Co. Ltd.*, Rio de Janeiro, Gráfica Editora Carioca, 1938.

¹⁰⁸ José Palhano de Jesus était un ingénieur civil, diplômé de la Escola Politécnica do Rio de Janeiro, dont l'un des travaux les plus remarquables a été les études de reconnaissance pour l'implantation du chemin de fer qui reliait la ville d'Itapecuru, dans l'état de Maranhão, à l'état de Tocantins. Après sa période en tant qu'Inspecteur Fédéral des Routes, en 1927, il est désigné comme *Inspetor Federal de Obras Contra as Secas* (Inspecteur Fédéral des Travaux Contre la Sécheresse) et il est resté en fonction pendant 3 ans. Martins Fernanda Santa Roza Ayala « Terra, trabalho e projetos de nação: o serviço de proteção ao índio e localização do trabalhador nacional no maranhão (1910-1918) », présenté dans le *VII Simpósio Nacional Estado e Poder*, Núcleo de Pesquisa em História, Cidade e Trabalho, Uberlândia, 2012. Consulté le 29 mars 2021. URL: <https://www.historia.uff.br/estadoepoder/7snep/docs/064.pdf>

¹⁰⁹ Antonio Augusto Fernandes Pinheiro était un ingénieur civil, brésilien, diplômé de la *Escola Politécnica*, à Rio de Janeiro. Pinheiro a été le premier président du *Clube de Engenharia* et a occupé ce poste entre 1881 et 1884. Il a travaillé à la construction du Chemin de Fer de Campos à Macaé en 1869 et à l'extension du Chemin de Fer de Bahia en 1877. Il manque de sources sur ses dates de naissance et de décès. Blake Augusto Victorio Alves Sacramento, *Dicionário Bibliográfico Brasileiro*, 1883, v. 01, p. 112. Consulté le 30 mars 2021. URL: file:///C:/Users/archm/Downloads/000011472_01.pdf

¹¹⁰ Aarão Reis était un géographe, ingénieur civil, professeur, politicien et urbaniste diplômé de la *Escola Politécnica*, en 1872 et en 1874. Au début de sa carrière, il a été directeur des travaux civils et hydrauliques

Moscoso (1879-1928)¹¹¹ et Joaquim José de Souza Breves Filho¹¹², conformément à la décision de José Palhano, suite à la demande du Ministre de la Mobilité, José Pires do Rio (1880-1950)¹¹³. L'intention de Palhano était que la nouvelle commission s'occupait également des questions économiques en suspens de la *Leopoldina Railway*, afin de réduire sa propre charge de travail.¹¹⁴

À cause des problèmes économiques auxquels l'entreprise était confrontée et qui ont été intensifiés par le déclenchement de la Première Guerre Mondiale, les travaux n'ont commencé qu'en 1924. Le terrain choisi pour accueillir la nouvelle gare était situé à 500 mètres de la gare ferroviaire *Praia Formosa*, à l'Avenue Francisco Bicalho, sur la frontière entre les quartiers São Cristóvão et Santo Cristo. Parmi les raisons du choix de cet emplacement, on peut citer la proximité du port, la préexistence d'une infrastructure ferroviaire, qui avait été créée à la fois par les travaux réalisés pour la gare *Praia Formosa*, ainsi que par les travaux de la gare *Dom Pedro II*.

Appelée à l'origine gare *Barão de Mauá*, en l'honneur d'Irineu Evangelista de Souza, le Baron de Mauá, pionnier dans le processus d'industrialisation du Brésil, le bâtiment est l'un des rares exemples du style palladien dans le pays. Les architectes Robert Russel Prentice (1883-1960) et Anton Benjamin Floderer (1884-1972) étaient les auteurs du projet.

du ministère de la Marine, entre 1886 et 1889, et a occupé la même fonction au sein des chemins de fer de Pernambouc, peu après. En 1918, il est élu conseiller du ministre de la circulation et des travaux publics, et deux années après il a commencé à travailler avec la commission créée par José Palhano. *Site web officiel de la Enciclopédia Itaú Cultural de Arte e Cultura Brasileiras*, « Aarão Reis ». Mis en ligne le 10 avril 2017, consulté le 26 mai 2021. URL : <https://enciclopedia.itaucultural.org.br/pessoa4987/aarao-reis>

¹¹¹ Tobias Moscoso était un ingénieur, mathématicien et économiste politique brésilien, diplômé en sciences humaines de l'Institut Henrique Köpke en 1896 et en génie civil de la *Escola Politécnica* de Rio de Janeiro en 1899. Au cours de sa carrière, elle a occupé des postes tels que celui de secrétaire du Directeur Général du Service de Propagande et D'expansion Économique du Brésil à l'Étranger et celui d'ingénieur dans les travaux du port de Rio de Janeiro, en 1909. Parallèlement à son travail au sein de la commission créée par Palhano, il a également occupé le poste de professeur à la *Escola Politécnica*. Silva Victor Cruz e, « A Trajetória de Tobias de Lacerda Martins Moscoso entre a Escola Politécnica e a Econometric Society: uma história inacabada », *SciELO*, 2021. Mis en ligne mars 2021, consulté le 26 mai 2021. URL: <https://www.scielo.br/j/ee/a/PcBYT9qzktK8fjThKXH9C8P/?lang=pt>

¹¹² Breves Filho était un ingénieur-géographe diplômé de la *Escola Politécnica* en 1897. Les sources sur sa date de naissance et de décès, bien que des informations à propos de son parcours professionnel font défaut. Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, « Página 11 da Seção 1 do Diário Oficial da União (DOU) de 22 de dezembro de 1897 », *Diário Oficial*, consulté le 26 mai 2021. URL: <https://www.jusbrasil.com.br/diarios/1700906/pg-11-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-22-12-1897>

¹¹³ Mayer Jorge Miguel, *site web officiel Faculdade Getúlio Vargas, CPDOC*, « Jose Pires do Rio ». Consulté le 30 mars 2021. URL : <http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/jose-pires-do-rio>

¹¹⁴ Auteur inconnu, « A estação inicial da L.R. : O crescimento dos rendas », *O Jornal*, n° 233, 1920, p. 2.

La gare ferroviaire *Leopoldina* (image 07) a été inaugurée le 5 novembre 1926. En raison du début de ses activités, la gare *Praia Formosa* a commencé à servir uniquement au transport de marchandises et est restée en service jusqu'en 2000.¹¹⁵



Image 07 : Augusto Malta, *Gare Baron de Mauá, en construction*, s.d., photographie. Cité dans Siqueira de Queiroz Varella Lucia, Amaral de Sampaio Lilian et Fernando Souza Leão de Andrade Carlos (dir.), « Centro de Memória da Estação Barão de Mauá », rapport réalisé par l'Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 6^a Superintendência Regional, 2009, 87 p., ici p. 9.

La trajectoire des architectes qui ont conçu la gare *Leopoldina* sera examinée plus en profondeur dans un chapitre ultérieur, cependant, il convient de tracer un bref aperçu de la carrière académique et professionnelle de Prentice et Floderer.

Robert Prentice était un architecte écossais diplômé de l'École des Beaux-Arts de Paris. Sa première expérience professionnelle a eu lieu chez *Peddie & Washington Browne*, où il est resté en tant qu'apprenti jusqu'en 1905. Entre 1907 et 1910, il a été assistant au cabinet d'architectes *Mewes & David* (aujourd'hui appelé *M D Architects*)¹¹⁶.

Après cette période, Prentice s'est installé à Buenos Aires et, en 1910, a commencé un stage au bureau *M L Fauré Dujarric*, dirigé par l'architecte et artiste français Louis Fauré-Dujarric (1872-1943). L'année suivante, Dujarric et lui s'associent et fondent le cabinet *Dujarric & Prentice*, un partenariat qui durera jusqu'en 1914. L'un des projets notables

¹¹⁵ Site web officiel *Estações Ferroviárias do Brasil*, « Praia Formosa ». Consulté le 31 mars 2021. URL: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_rj_petropolis/praiiformosa.htm

¹¹⁶ Site web officiel *M D Architects*, « M D Archive ». Consulté le 01 avril 2021. URL : <http://www.mewes-davis.com/html/english/offices-uk.html>

de son association avec Dujarric a été la rénovation de la gare *Retiro Belgrano* (1912)¹¹⁷, à Mendoza, en Argentine.

Après avoir travaillé avec Dujarric, Prentice est retourné en Angleterre et n'est revenu en Amérique du Sud qu'en 1919, lorsqu'il s'est installé à Rio de Janeiro, où il a ouvert son propre bureau et a réalisé plusieurs projets au Brésil et en Argentine, comme le bâtiment Art Déco de la gare *Central do Brasil*, à Rio de Janeiro, et l'édifice *Houlder* (1919)¹¹⁸, à Buenos Aires.¹¹⁹

Anton Floderer était un architecte d'origine autrichienne qui a étudié à la *Technische Universität Wien* (Université Technique de Vienne) entre 1904 et 1905, et à la *Akademie der bildenden Künste Wien* (Académie des beaux-arts de Vienne), où il a obtenu son diplôme en 1908. Sa carrière professionnelle, a commencé sous la direction l'architecte allemand Bruno Schmitz (1858-1916). En 1911, il a travaillé avec autre architecte allemand, Robert Waldemar Leibnitz (1863-1929), puis avec l'architecte austro-hongrois Oskar Kauffmann (1873-1956)¹²⁰. Tout au long de cette période d'expérience avec différents architectes, Anton a contribué à des projets de musées, d'églises, de grands magasins et de résidences.

Cependant, après la Première Guerre Mondiale, l'Europe est confrontée à une grave crise économique. Floderer a donc décidé de partir au Brésil et de s'installer à Rio de Janeiro. Au cours de cette période, il participe à plusieurs projets dans le pays, notamment en partenariat avec Robert Prentice, qui comprenaient, outre la gare *Leopoldina*, l'édifice *Itaoca*, à Rio de Janeiro, en 1928 ; la bibliothèque *Itamaraty*, également à Rio de Janeiro, entre 1928 et 1930 ; l'ascenseur *Lacerda*, à Salvador, Bahia, en 1929 ; le siège de *Sulacap*, à São Paulo, en 1928, entre autres.¹²¹

Il convient également de parler des connexions réalisées à partir de la très attendue gare *Barão de Mauá* (image 08). Au début des opérations, l'un des itinéraires les plus célèbres était la liaison entre la ville de Rio de Janeiro et Petrópolis, qui était jusqu'alors

¹¹⁷ Tosoni Luis Eduardo, « Patrimonio Arquitectónico Argentino: Memoria del Bicentenario (1810-2010) », *Devenir – Revista de Estudios Sobre Patrimonio Edificado*, 8 vol., n° 15, 2020. Consulté le 02 avril 2021. URL: <http://revistas.uni.pe/index.php/devenir/article/view/1295/1617>

¹¹⁸ *Site web officiel Archiseek*, « Architecture of Argentina: 1919 – Houlder Building, Buenos Aires, Argentina ». Consulté le 02 avril 2021. URL : <https://www.archiseek.com/2013/1919-houlder-building-buenos-aires-argentina/>

¹¹⁹ *Site web officiel Dictionary of Scottish Architects, DSA Architect Biography Report*, « Robert Russell Prentice ». Consulté le 02 avril 2021. URL: http://www.scottisharchitects.org.uk/architect_full.php?id=205251

¹²⁰ Les parcours académiques et professionnels de ces architectes seront analysés plus en profondeur dans le chapitre suivant.

¹²¹ *Site web officiel Arch Inform*, « Anton Benjamin Floderer ». Consulté le 02 avril 2021. URL: <https://deu.archinform.net/arch/70506.htm>

réalisée à partir de la gare *Praia Formosa*. Les trains qui partaient de la *Leopoldina* étaient connus sous le nom de *Trem da Serra*, car ils traversaient la région montagneuse de l'état de Rio de Janeiro. Le trajet de 55 km était effectué en une heure et demie environ, avec la disponibilité de cabines de première et de deuxième classe. Autre option célèbre de la nouvelle gare était le voyage vers l'état de Minas Gerais. Selon le périodique *O Jornal*, le 1er décembre 1926, les locomotives nocturnes partaient à 20h10, les lundis et jeudis, et arrivaient à leur destination, la gare de *Ponte Nova*, à 12h20 le jour suivant.¹²²



Image 08: Sidney Henry Holland, « Estação Barão de Mauá, inicial da Leopoldina Railway », 1930. Photographie, Fundação Biblioteca Nacional, collection numérique. Consulté le 19 octobre 2019. URL: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_iconografia/icon855568/icon855568.jpg

Selon l'historienne Dilma de Paula¹²³, dans les années 1920, le trafic ferroviaire dans la région de Rio de Janeiro, en particulier les lignes appartenant à la *Leopoldina* qui traversaient d'importantes zones de culture du café, a commencé à connaître de graves problèmes : les plantations de café de Rio de Janeiro étaient en train de se dégrader en raison de la croissance des plantations de São Paulo et, plus inquiétant encore, la crise économique de 1929 a réduit considérablement les exportations de café brésilien.

¹²² Auteur inconnu, « Leopoldina Railway », *Revista das Estradas de Ferro*, n° 34, 1926, p. 12.

¹²³ Paula Dilma de Andrade de, « A extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina: 1955-1974 » thèse d'histoire contemporaine, économie et société, Universidade Federal Fluminense, 2000, 356 p.

D'autres produits importants transportés par l'entreprise, tels que le sucre, la canne à sucre, le ciment et la chaux, ont commencé à être acheminés par le réseau routier insurgé qui se construisait parallèlement aux chemins de fer déjà existants, ce qui, au lieu de stimuler l'intégration entre les différents moyens de transport, a généré une sorte de concurrence entre eux. En réponse à cette situation, les tarifs du transport des produits ont été augmentés de 10%.

Cependant, au cours des années suivantes, les déficits se sont poursuivis à cause du coût élevé de la main-d'œuvre nécessaire pour la conservation des lignes, ainsi que de la pénurie de pièces et de carburant occasionnée par la Seconde Guerre Mondiale. En 1939, les coûts liés aux salaires des employés correspondaient à 89% des dépenses totales de la *Leopoldina Railway*. Comme solution, l'entreprise a demandé des financements au gouvernement fédéral et cette stratégie est devenue une habitude au fil des ans.

Malgré ces mesures désespérées, les employés restaient mécontents des bas salaires et se sont joints à des grèves successives, y compris la Grève Générale de 1946. Une fois de plus, le gouvernement, représenté par le *Ministério da Viação* (Ministère des Transports), a manifesté son intention de fournir une assistance et il est intervenu par le Décret n° 785 du 31 août 1946. Ce document accordait à *Leopoldina* des privilèges sur les droits de douane sur le carburant et les accessoires pour les locomotives et les wagons, une subvention pour le paiement des salaires et permettait de réajuster les tarifs des passagers et du transport de marchandises.

En 1948, la *Leopoldina* se trouvait dans une situation très critique : les employés étaient toujours mécontents des conditions de travail et les grèves étaient constantes, les locomotives et les chemins de fer étaient dans un état précaire, ce qui a entraîné également des plaintes de la part des passagers.¹²⁴ Face à cette conjoncture, des représentants du gouvernement, tels que le Ministre du Travail, Morvan Dias de Figueiredo (1890-1950), et les directeurs de la *Leopoldina Railway* se sont réunis pour discuter de la possibilité de faire administrer l'entreprise par les pouvoirs publics.¹²⁵

Le gouvernement en place a alors créé un plan d'endiguement et l'une des mesures adoptées a été d'incorporer l'ensemble du système ferroviaire de la *Leopoldina Railway*, qui était jusqu'alors géré par des actionnaires britanniques. Ainsi, en vertu de la Loi n° 1.288 du 20 décembre 1950, les biens et propriétés de la société sont devenus la responsabilité du *Ministério dos Transportes e das Obras Públicas* (Ministère des Transports et des Travaux Publics), les contrats existants entre la *Leopoldina* et le

¹²⁴ Auteur inconnu, « Grève na Leopoldina », *A Noite*, n° 12.804, 1948, p. 1 et 3.

¹²⁵ Auteur inconnu, « Provável Encampação da Leopoldina », *Diário Carioca*, n° 6.028, 1948, p. 3.

Gouvernement ont été résiliés et les droits et obligations sur les autres contrats existants ont été assumés par le Gouvernement Fédéral.¹²⁶ Avec ces actions, la compagnie a été rebaptisée *Caminho de Ferro Leopoldina* (Chemin de Fer *Leopoldina*), nom qu'elle a conservé jusqu'en 1898, avant le transfert du contrôle de son actionnariat à des créanciers britanniques.

Il est nécessaire d'ouvrir une parenthèse sur le contexte politique et économique dans lequel se trouvait le Brésil depuis les années 30 afin de mieux comprendre ce qui a conduit le gouvernement à prendre les initiatives précédemment citées. La période allant de la proclamation de la République aux années 1930 a été marquée par le développement des infrastructures nationales grâce aux investissements de capitaux étrangers, principalement britanniques, belges et français.

Avec le début du gouvernement de Getúlio Vargas en 1930, un processus de centralisation des secteurs économiques et de nationalisation des entreprises d'infrastructure urbaines et territoriaux a été mis en place, visant les centrales électriques et les systèmes de transport, les systèmes de transport, l'industrie chimique et tant d'autres.

De plus, des entreprises d'État ont été créées, c'est-à-dire gérées et financées par le gouvernement, telles que la *Companhia Siderúrgica Nacional* (Compagnie Nationale d'Acier), la *Companhia Vale do Rio Doce* (entreprise d'exploration minière), la *Hidrelétrica do Vale do São Francisco* (Centrale Hydroélectrique de la Vallée du São Francisco) et la *Petrobras* (compagnie chargée de l'exploration, la production, le raffinage, la commercialisation et le transport de pétrole, de gaz naturel et de leurs dérivés). Au cours de cette période, plusieurs autoroutes ont également été inaugurées, comme celle de Fernão Dias, qui reliait São Paulo à Belo Horizonte.¹²⁷

En outre, en 1945, le *Fundo Rodoviário Nacional* (Fonds Routier National) a été créé par le Décret-Loi n° 8.463 du 29 décembre 1945. Le présent document a réorganisé le *Departamento Nacional de Estradas de Rodagem* (Département National des Autoroutes), créé en 1937, en incluant dans le budget de ce département l'impôt fédéral unique sur les carburants et les lubrifiants liquides minéraux, destiné à la construction, à

¹²⁶ Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, « Lei n° 1.288 de 20 de dezembro de 1950 », Diário Oficial, consulté le 03 avril 2021. URL: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1950-1959/lei-1288-20-dezembro-1950-367486-publicacaooriginal-1-pl.html>

¹²⁷ Earp Fabio Sá, Kornis George, « O desenvolvimento econômico sob Getúlio Vargas », in *Getúlio Vargas e seu tempo*, Rio de Janeiro, Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, 2004, p. 29-35. Consulté le 4 avril 2021. URL: https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/11914/2/F%C3%A1bio%20S%C3%A1%20Earp%20e%20George%20Kornis%20-%20O%20desenvolvimento%20econ%C3%B4mico%20sob%20Getulio%20Vargas_P.pdf

la conservation et à l'amélioration des routes. En 1950, le réseau routier brésilien avait augmenté de 200% par rapport à 1945, atteignant 968 km. Au cours des décennies suivantes, le réseau routier a connu une expansion massive et presque toutes les capitales ont été reliées, à l'exception de Manaus et de Belém.¹²⁸

Dilma de Paula¹²⁹ a appelé « *rodoviarismo* »¹³⁰ les mesures d'incitation visant à étendre le réseau routier brésilien, qui ont débuté sous la présidence de Getúlio Vargas (1882-1954) et se sont renforcées sous celle de son successeur, Juscelino Kubitschek (1902-1976). L'idéologie a été propagée selon laquelle les autoroutes avaient un rendement financier à court terme et nécessitaient moins d'investissements dans les infrastructures. Dans les années 1940, des propositions circulaient déjà pour restreindre les chemins de fer à des usages militaires et pour empêcher la construction de chemins de fer qui ne répondaient pas à des objectifs « économiques ». ¹³¹

En 1951, la *Comissão Mista Brasil-Estados Unidos de Desenvolvimento Econômico* (Comité Mixte de Développement Économique Brésil-États-Unis) été créée et c'est dans ce cadre qu'a été réalisée la première étude avec des recommandations pour l'extinction des embranchements ferroviaires sur le territoire brésilien, qui faisait partie d'un diagnostic qui serait à la base du *Plano de Metas* (Plan d'Objectifs)¹³² de Juscelino Kubitschek. Ainsi, à partir du gouvernement de Kubitschek, entre 1956 et 1961, le processus d'extinction des lignes secondaires a commencé, comme on peut le voir dans le tableau 01, ci-dessous, où les chiffres négatifs montrent la suppression d'une partie du réseau ferroviaire¹³³:

¹²⁸ Lage Raquel Rodrigues, « A Construção Pesada Brasileira », thèse de géographie humaine, Universidade de São Paulo, 2017, 407 p.

¹²⁹ Paula Dilma de Andrade de, « A extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina: 1955-1974 » thèse d'histoire contemporaine, économie et société, Universidade Federal Fluminense, 2000, 356 p.

¹³⁰ Traduction libre effectuée par l'auteur de ce mémoire : « autoroutisme ».

¹³¹ Ministério dos Transportes, Conselho Nacional de Transportes, « Planos de Viação – Evolução Histórica (1808-1973) », rapport réalisé en 1974, 554 p.

¹³² Sur la base d'un idéal de développement, le président Juscelino Kubitschek a établi une liste de 30 objectifs, dans différents secteurs de l'économie brésilienne, qui prévoyaient en cinq ans une croissance du pays équivalente à cinquante ans de progrès. Silva Suely Braga da, « O Brasil de JK : 50 anos em 5: o Plano de Metas », *FGV CPDOC*. Consulté le 09 avril 2021. URL: <https://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/JK/artigos/Economia/PlanodeMetas>

¹³³ Paula Dilma de Andrade de, « A extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina: 1955-1974 » thèse d'histoire contemporaine, économie et société, Universidade Federal Fluminense, 2000, 356 p.

Períodos	Extensão da rede no final do período	Acréscimos durante o período	Percentagens construídas em relação a 1960 (%)
1854-1859	109,4	109,4	0,3
1860-1875	1.801,0	1.691,6	4,4
1876-1885	6.930,3	5.129,3	13,4
1881-1896	13.576,7	6.646,4	17,4
1897-1902	15.680,4	2.103,7	5,5
1903-1907	17.605,2	1.924,8	5,0
1908-1914	26.062,3	8.457,1	22,2
1915-1920	28.535,0	2.472,7	6,5
1921-1930	32.478,0	3.943,0	10,3
1931-1940	34.252,0	1.774,0	4,6
1941-1945	35.280,0	1.028,0	2,8
1946-1960	38.173,0	2.893,0	7,6
1961-1970	31.335,0	-6.838,0	-17,9
1971-1979	29.909,0	-1.426,0	-3,7

Tableau 01 : Dourado Anísio Brasileiro, *Extension et croissance des chemins de fer brésiliens entre 1854 et 1979*. « Aspectos socioeconômicos da expansão e decadência das ferrovias no Brasil. Ciência e Cultura », *Ciência e Cultura*, São Paulo, v. 36, n.15, p.734, mai 1984.

En 1957, le Gouvernement Fédéral a créé la *Rede Ferroviária Federal S.A.* (Réseau Ferroviaire Fédéral SA), qui a centralisé l'administration du transport ferroviaire de marchandises et de passagers sur le territoire brésilien. Au cours de cette période, malgré tous les défis mentionnés ci-dessus, le *Caminho de Ferro Leopoldina* a atteint la 4ème position parmi les plus grands de compagnies ferroviaires du pays. Plusieurs lignes la constituaient à l'époque, notamment celles qui partaient de la gare *Barão de Mauá* : jusqu'à Caratinga (km 653), dans l'état de Minas Gerais ; la ligne du *Centro*, qui se dirigeait vers la gare *Ligação* (km 317), en passant par la gare de *Cataguases*, toutes deux dans l'état de Minas ; la ligne du *Litoral*, qui allait jusqu'à Campos dos Goytacazes, en passant par la ville de Macaé, dans l'état de Rio de Janeiro.¹³⁴

Jusqu'à cette période, la compagnie *Leopoldina* avait 3.086 km de longueur. Cependant, en 1961, le groupe de travail de la *Comissão Mista Brasil-Estados Unidos de Desenvolvimento Econômico* a décidée d'éliminer plusieurs voies ferroviaires. L'intention était d'éteindre quatre compagnies et de supprimer un total de 4.966 km de lignes de chemin de fer, dont 952 km seraient les seules de la *Leopoldina*.¹³⁵

Les années suivantes ont été marquées par des changements constants en ce qui concerne les organismes responsables du système ferroviaire au Brésil : en 1982, la *Companhia Brasileira de Trens Urbanos* (Compagnie Brésilienne des Trains Urbains) a

¹³⁴ Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Conselho Nacional de Geografia, « I Centenário das Ferrovias Brasileiras », rapport réalisé en 1954, 419 p.

¹³⁵ Paula Dilma de Andrade de, « A extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina: 1955-1974 » thèse d'histoire contemporaine, économie et société, Universidade Federal Fluminense, 2000, 356 p.

été créée, une filiale de la *Rede Ferroviária Federal S.A.*; en 1994, la décentralisation du système a commencé, chaque état devenant responsable du réseau sur son territoire, et la *Companhia Fluminense de Trens Urbanos* (Compagnie de Trains Urbains de l'État de Rio de Janeiro) été inaugurée.

La division des lignes physiques en plusieurs répartitions régionales, sur la base de critères géo-économiques, a été une stratégie mise en œuvre pour faciliter les concessions et les baux futurs. En 1995, le Congrès a approuvé la *Lei de Concessão de Serviços Públicos* (Loi sur la Concession des Services Publics), donc la mesure a été justifiée par le gouvernement à cause des déficits d'exploitation causés par des lignes non rentables, mais qui ont continué à être maintenus pour des raisons sociales, ce qui aurait entraîné un endettement cumulatif et, par conséquent, l'empêchement de la modernisation technologique et productive du système. La proposition circulait parmi les dirigeants du gouvernement depuis 1990 et a reçu un fort soutien des médias, qui ont propagé l'idée que le transport ferroviaire était dépassé et devait être supprimé.¹³⁶

Contrairement à ce qui était prévu, le 8 décembre de la même année, la ligne reliant les villes de Rio de Janeiro et de São Paulo a été inaugurée, allant de la gare *Barão de Mauá* à la gare *Barra Funda*. Appelé *Trem de Prata* (Train d'Argent), il était composé de chariots de luxe et décrit comme « un hôtel 5 étoiles sur rails »¹³⁷ par les journaux de l'époque (image 09). Les wagons sont partis un jour sur deux et ont effectué le trajet de 440 km en 9 heures.

Les plans de privatisation ont finalement été mis en pratique en 1996, mais ils ne couvraient que le transport de marchandises. Le système avait été divisé en 12 Superintendances Régionales (SR), le Réseau Ouest (SR-10, Bauru) étant le premier à être mis aux enchères en mars de cette année-là. Rio de Janeiro était inclus dans le réseau Midwest, qui a été privatisé en juin 1996. Les services de transport de passagers, jusqu'alors assurés par *Companhia Fluminense de Trens Urbanos*, ont été confiés au secteur privé en 1998. Puis a été créée l'entreprise *SuperVia Concessionária de Transportes S.A.* (*SuperVia* Concessionnaire de Transports SA), qui a obtenu la concession du système ferroviaire de Rio de Janeiro pour 25 ans. Dès les premiers mois d'activité, le processus de désactivation des lignes urbaines a commencé, en particulier celles qui partaient de la gare *Barão de Mauá*.¹³⁸

¹³⁶ Auteur inconnu, « Trem, o primo pobre do transporte no país », *Jornal do Brasil*, n° 347, 1993, p. 17.

¹³⁷ Auteur inconnu, « Rio-São Paulo nos trilhos », *Jornal do Brasil*, n° 389, 1994, p. 15.

¹³⁸ Vencovsky Vitor Pires, « Sistema Ferroviário Pós-Privatização: Implicações para a Organização e do Uso do Território Brasileiro », présenté au *X Encontro de Geógrafos da América Latina, Universidade de São Paulo*, 2005. URL:



Image 09: Roberto Loffel, *Wagon restaurant du Trem de prata*, « Vagão-restaurante do Trem de prata », s.d. Photographie, Veja São Paulo, 1998. Consulté le 18 octobre 2020. URL: https://vejasp.abril.com.br/wp-content/uploads/2019/02/vj_11_01_198.jpg.jpg?quality=70&strip=info

Le 30 novembre 1998, le *Trem de Prata* a fait son dernier voyage.¹³⁹ À cette époque, les retards sur la ligne entre Rio de Janeiro et São Paulo pouvaient atteindre jusqu'à 5 heures, en raison du chevauchement des lignes avec le transport de marchandises, qui subissait régulièrement des déraillements. Un autre problème était les prix, qui n'étaient pas très compétitifs par rapport au transport aérien, dont le voyage pourrait être effectué en 50 minutes.

En 2004, la *SuperVia* a suspendu ses services de transport de passagers en affirmant qu'il était nécessaire de réduire les coûts d'exploitation et de maintenance. La ligne *Saracuruna*, qui fonctionnait à la gare *Leopoldina*, a ensuite été transférée à la gare *Central do Brasil*. En 2007, la *Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários, Metroviários e Rodovias* de l'état de Rio de Janeiro (Agence de Régulation des Services Publics Concédés pour Transports Fluviaux, Ferroviaires, Métropolitains et Routiers) a décidé de transférer la *Barão de Mauá* à l'état.

<http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal10/Geografiasocioeconomica/Geografiadeltransporte/17.pdf>

¹³⁹ Schivartche Fabio, « Sem glamour, Trem de Prata é desativado », *Folha de São Paulo*, s.n., 1998. Consulté le 10 avril 2021. URL: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff01129810.htm>

En 2010, la gare a été rendue à *SuperVia* et devrait redevenir le dernier arrêt de la ligne *Saracuruna*. La même année, l'entreprise *Odebrecht* a repris 60 % des actions de la *SuperVia*. En 2011, le *Ministério Público Federal* (Ministère Publicque Fédéral) a ouvert une enquête sur le favoritisme présumé d'*Odebrecht* par le Gouvernement de l'État, en accordant à l'entreprise le droit de transformer la gare en terminal pour un train à grande vitesse qui relierait Rio de Janeiro à São Paulo.¹⁴⁰

Après la désactivation de la gare *Leopoldina*, la compagnie *SuperVia* a commencé à louer le bâtiment comme espace de fête, ce qui s'est poursuivi jusqu'en 2015. Le 20 octobre de la même année, le *Ministério Público Federal* a émis une injonction pour empêcher ce type d'événements à la gare, car ils n'étaient pas considérés comme compatibles avec le bâtiment et le mettaient en danger.¹⁴¹

En outre, en 2017, le *Ministério Público Federal* a réalisé une inspection et émis un rapport sur l'état de dégradation grave dans lequel se trouvait la gare *Barão de Mauá*, soulignant le risque d'incendie, d'effondrement et, par conséquent, de perte de ce patrimoine ferroviaire emblématique (image 10). Dans un chapitre ultérieur de ce mémoire, nous approfondirons cette question, afin de pouvoir également établir les modifications que le bâtiment de la gare a subies au fil du temps. Maintenant, il faut seulement préciser que même avec toutes les tentatives des autorités publiques pour que l'entreprise *SuperVia* prenne les mesures nécessaires pour renverser cette situation, l'entreprise ne s'est pas encore manifestée. Ainsi, en dernier recours, le *Ministério Público Federal* a lancé un nouvel appel au Gouvernement Fédéral, lui demandant de prendre d'urgence la propriété du bâtiment et de commencer les travaux de requalification.¹⁴²

¹⁴⁰ Pena Joyce, « Processo de Tombamento n 1643-T-12: Plataformas de embarque da Estação Barão de Mauá e da Estação e Oficinas de Praia Formosa, no Município do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro », rapport réalisé pour le Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2013, 147 p.

¹⁴¹ Site web officiel du *Ministério Público Federal*, *Jusbrasil*, « MPF/RJ: Justiça Federal condena Supervia a restaurar Estação Leopoldina », Mis en ligne en 2017, consulté le 10 avril 2021. URL: <https://mpf.jusbrasil.com.br/noticias/421139464/mpf-rj-justica-federal-condena-supervia-a-restaurar-estacao-leopoldina>

¹⁴² Site web officiel du journal *O Globo*, « MPF pede à Justiça que a União assuma a Estação Leopoldina por risco de desabamento ». Mis en ligne le 20 février 2020, consulte le 28 mai 2021. URL: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2020/02/20/mpf-pede-a-justica-que-o-governo-federal-assuma-a-estacao-leopoldina-por-risco-de-desabamento.ghtml>



Image 10: Daniella Costa, *Façade principale de la Gare Barão de Mauá*, Rio de Janeiro, 2009, photographie. Cité dans Siqueira de Queiroz Varella Lucia, Amaral de Sampaio Lilian et Fernando Souza Leão de Andrade Carlos (dir.), « Centro de Memória da Estação Barão de Mauá », rapport réalisé par l'Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 6^a Superintendência Regional, 2009, 87 p., ici p. 28.

3. LES BOULEVERSEMENTS ÉCONOMIQUE, SOCIAL ET URBAIN CAUSÉS POUR L'IMPLANTATION DU CHEMIN DE FER DANS LES QUARTIERS SAÚDE, GAMBOA ET SANTO CRISTO: DU XIXÈME SIECLE AUX ANNÉES 1970

Les quartiers de Saúde, Gamboa et Santo Cristo faisaient partie de la zone où se trouvait le port de Rio de Janeiro depuis le début du développement de la ville au XVII^e siècle. Ces quartiers ont été établis comme d'importantes zones d'entrée et de sortie des produits et des personnes, ce qui a été reconnu au cours du XIX^e siècle et a entraîné les grands travaux de modernisation qui ont eu lieu entre 1904 et 1911.

Ces interventions dans la région centrale de Rio de Janeiro ont favorisé un processus de réorganisation du tissu urbain basé sur une mentalité hiérarchisant et ségrégative, qui a complètement changé non seulement la spatialité de ces quartiers, mais aussi les relations entre les différents groupes sociaux qui y vivaient et exerçaient des activités économiques.

D'une part, d'immenses espaces ont été créés grâce aux remblais, ce qui a considérablement augmenté la surface disponible. D'autre part, un zonage restrictif a été établi concernant l'utilisation de ces espaces, dans lequel l'usage résidentiel était limité aux collines, qui étaient principalement occupées par les travailleurs du port.¹⁴³

En raison d'enjeux stratégiques pour la défense du territoire, au XVII^e siècle, le noyau d'occupation de la ville de São Sebastião do Rio de Janeiro est transféré dans les zones plates entre les collines *Conceição*, *São Bento*, *Castelo* et *Santo Antônio*. Appelé à l'origine « *freguesia* de Santa Rita », l'étroite bande de sable entre la Baie de Guanabara et les collines *Conceição*, *Livramento*, *Providência*, *do Pinto*, *de São Diogo*, *Saúde* e *Gamboa*, consistait en un littoral très découpé qui formait une succession de criques, dont les plus importantes étaient *Saco do Valongo*, *Saco da Gamboa*, *Saco do Alferes*, *Saco de São Diogo* et *Praia Formosa* (image 11).

En raison de ses caractéristiques naturelles, au XVII^e siècle, cette partie de la ville a commencé à être occupée par des bâtiments commerciaux et liée à des activités portuaires rudimentaires, dont les principaux produits d'exportation étaient le sucre et la *águardente*. Ainsi, les bâtiments de dépôt de ces produits partageaient l'espace portuaire

¹⁴³ Cardoso Elizabeth Dezouart, Vaz Lilian Fessler, Albernaz Maria Paula, Aizen Mario et Pechman Roberto Moses, *História dos Bairros: Saúde, Gamboa, Santo Cristo*, João Fortes Engenharia et Editora Index, Rio de Janeiro, 1987.

avec les activités de pêche qui y existaient déjà depuis le début de l'occupation de cette partie de la ville.¹⁴⁴



Image 11 : Monique Silva, *Schéma de la ville de São Sebastião do Rio de Janeiro*, basé dans la carte de Souto P. S. F., « Planta da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro », Rio de Janeiro, 1817 et dans la carte de E. de Maschek « Planta da cidade do Rio de Janeiro e de uma parte dos subúrbios », Leipzig, entre 1885 et 1905. Cartes, Biblioteca Nacional, collection numérique. Consulté le 4 juin 2021. URL: <https://purl.pt/897> et http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart219156/cart219156.jpg

En plus des activités économiques, cette région était également occupée par quelques *chácaras*¹⁴⁵, situées sur les pentes et les crêtes des collines. Au cours des années suivantes, les collines ont commencé à être occupées de manière plus intensive, des rues ont été ouvertes, qui s'adaptaient à la pente du terrain, et où des bâtiments résidentiels ont commencé à être construits.

Ces quartiers de la ville ont acquis une certaine notoriété au milieu du XVIIIe siècle, lorsqu'ils sont devenus le plus important entrepôt commercial du territoire brésilien: le

¹⁴⁴ Lamarão Sérgio Tadeu de Niemeyer, *Dos Trapiches ao Porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, Secretaria Municipal das Culturas, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 2006. Consulté le 11 avril 2021. URL: http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4204210/4101392/trapiches_porto.pdf

¹⁴⁵ Une habitation de campagne située à proximité ou dans les centres urbains, destinée à une habitation temporaire ou de loisirs, dont le terrain peut être utilisé ou non pour des plantations et dont le bâtiment principal est implanté loin de la limite de la parcelle.

Cais do Valongo. Bâti en 1774, ce quai était la porte d'entrée des esclaves venant des pays africains.¹⁴⁶

La situation de la zone qui formerait les futurs quartiers de Saúde, Gamboa et Santo Cristo, ainsi qu'une grande partie de la ville, a subi des changements importants avec l'arrivée de la Cour Portugaise en 1808. Son importance croissante au XIXe siècle est attestée par le Décret du 21 de Janeiro 1809¹⁴⁷, établi par le Prince régent de l'époque *Dom João*, qui prévoyait des privilèges et des droits sur la construction des entrepôts dans les terrains localisés à la *Praia da Gamboa* (Plage de Gamboa) et au *Saco do Alferes*, avec le but qu'ils puissent être restructurés pour stocker correctement les denrées alimentaires, le cuir et autres produits destinés à l'exportation et à l'importation.

Jusqu'à-là, la ville ne disposait pas d'un port avec la capacité nécessaire pour le chargement et le déchargement des marchandises, cependant, avec l'ouverture des ports brésiliennes aux nations amies, en particulier l'Angleterre, il est devenu nécessaire de créer un port pour donner réponse au développement du commerce.¹⁴⁸ En outre, une jetée a été construite sur la *Praia do Valongo* (Plage du Valongo) pour faciliter le chargement et le déchargement des produits.¹⁴⁹

Les changements provoqués par l'ouverture des ports ont été rapidement ressentis, ce qui apparaît clairement lorsque nous observons l'augmentation significative du flux de navires dans le port de Rio de Janeiro : en 1807, 778 navires sont entrés dans la Baie de Guanabara, dont un seul était d'origine étrangère. En 1811, ce nombre était presque sept fois plus élevé, étant donné que plus de 5000 navires battant pavillon de plusieurs origines avaient été enregistrés.¹⁵⁰

L'intensification des activités portuaires s'est accompagnée d'un changement de exigences du marché agricole au Brésil. Dans les années 1830, la production de café dépassait déjà celle du sucre et cet article s'est imposé comme le principal produit

¹⁴⁶ Guran Milton, Pessoa José, Lima Monica et Najjar Rosana, « Sítio Arqueológico Cais do Valongo: Proposta de Inscrição na Lista do Patrimônio Mundial », rapport réalisé pour l'Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2016, 443 p. Consulté le 30 octobre 2019. URL: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Dossie_Cais_do_Valongo_versao_Portugues.pdf

¹⁴⁷ Dom João VI, Príncipe Regente Nosso Senhor, « Decreto de 21 de Janeiro de 1809 », Presidência da República, Secretaria-Geral, Subchefia para Assuntos Jurídicos, consulté le 15 avril 2021. URL: http://www.planalto.gov.br/CCIVil_03/Atos/dim/1809/DIM-21-1-1809.html#

¹⁴⁸ Carvalho Marieta Pinheiro de, « A corte no Brasil: Abertura dos Portos », *Arquivo Nacional e a História Luso-Brasileira*, 2018. Mis en ligne le 04 juin 2018, consulté le 12 avril 2021. URL: http://historialuso.an.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=5223&Itemid=277

¹⁴⁹ Antunes Deoclécio de Paranhos, *Estudos de História Carioca*, Rio de Janeiro, Prefeitura do Distrito Federal / Secretaria Geral de Educação e Cultura, 1965.

¹⁵⁰ Sousa Augusto Fausto, *A Baía do Rio de Janeiro: sua história e descrição de suas riquezas*, Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1881. Consulté le 15 avril 2021. URL: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/174429?show=full>

d'exportation brésilien. Ainsi, la partie de la ville appelée Prainha (actuel quartier Saúde) a commencé à recevoir et à stocker la production provenant de la Vallée du Paraíba. À cette époque, la production était transportée à dos d'âne jusqu'aux ports du fond de la Baie de Guanabara (actuelle municipalité de *Magé*), puis suivie par des *faluas* jusqu'à Prainha, Valongo et Gamboa.¹⁵¹

Les activités portuaires dans les régions qui forment les actuels quartiers de Saúde et Gamboa se sont intensifiées de telle sorte que, dans les années 1830 il était nécessaire de délimiter l'ancrage des navires. Ainsi, les navires avec différents types de cargaison étaient répartis dans diverses îles et quais de la Baie de Guanabara en attendant leur tour d'ancrer à Prainha et au Valongo.¹⁵² Parallèlement, les activités manufacturières ont également commencé à se multiplier dans cette zone, notamment les fonderies, les serrureries et les forges.¹⁵³

Le plein développement économique de la région a également entraîné une augmentation de la densité de population dans les quartiers de Saúde, Gamboa et Santo Cristo, ce qui a conduit à l'occupation des collines, des pentes et des criques.¹⁵⁴ Les grandes parcelles de terrain jusqu'alors occupées par des *chácaras* ont commencé à être morcelées et de nouvelles rues ont été ouvertes, comme la Rue Nova do Livramento.¹⁵⁵

Au milieu du XIXe siècle, la croissance de la culture du café dans la Vallée du Paraíba a entraîné une intensification des activités portuaires. Ainsi, en raison de la nécessité de construire des structures pour le stockage des produits, le chargement et le déchargement des navires, les premiers projets de modernisation du port de Rio de Janeiro ont été élaborés. En 1855, les travaux ont commencé sous la direction de l'ingénieur André Rebouças (1838-1898)¹⁵⁶. C'est dans ce contexte que la zone portuaire commence à être occupée par des usines et le système ferroviaire commence à être mis en place dans le pays.¹⁵⁷

¹⁵¹ Gerson Brasil, *História das Ruas do Rio*, Rio de Janeiro, Bem-te-vi, 2015.

¹⁵² Sousa Augusto Fausto, *A Baía do Rio de Janeiro: sua história e descrição de suas riquezas*, Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1881. Consulté le 15 avril 2021. URL: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/174429?show=full>

¹⁵³ Gerson Brasil, *História das Ruas do Rio*, Rio de Janeiro, Bem-te-vi, 2015.

¹⁵⁴ Bernardes Lysia Maria Cavalcanti, « Evolução da paisagem urbana do Rio de Janeiro até o início do século XX », *Revista Brasileira de Geografia*, n° 3, 1961, p. 496.

¹⁵⁵ Auteur inconnu, sans titre, *Revista do Arquivo do Distrito Federal*, 1894, p. 535

¹⁵⁶ André Rebouças a obtenu le diplôme d'ingénieur de la Escola Militar avec son frère, Antônio Rebouças, en 1860. Il avait des liens étroits avec la cour portugaise, ayant été un ami proche de Dom Pedro II. Outre la conception des projets des entrepôts cités ci-dessus, Rebouças a également participé au processus d'organisation de la *Companhia da Doca da Alfândega* et de la *Companhia das Docas Dom Pedro II*.

¹⁵⁷ Bechimol Jaime Larry, *Pereira Passos – um Haussmann tropical: as transformações urbanas na cidade do Rio de Janeiro no início do século XX*, Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1992.

En raison de la croissance du flux commercial, le port de la capitale assurait également l'articulation entre les réseaux ferroviaire et fluvial, ce qui a commencé à requérir une série d'améliorations: jusqu'alors, la structure portuaire de Rio de Janeiro reposait sur le travail des esclaves, donc, la principale amélioration technologique a consisté à introduire des machines à vapeur pour déplacer les marchandises, qui répondraient au volume et à la vitesse de la demande existante.¹⁵⁸

Parmi les structures les plus importantes qui ont été construites à cette époque, nous pouvons citer l'entrepôt *Pedro II* et l'entrepôt de la *Alfandega*, aussi conçu par André Rebouças. Ces bâtiments ont renouvelé la façon de stocker les produits du quai et la technologie venait d'Angleterre. Rebouças s'est inspiré des quais de la Reine Victoria à Londres pour développer le projet des Quais Pedro II, car il était revenu d'un voyage d'étude en Angleterre en 1867.

Autre bâtiment très important construit pendant les travaux de modernisation du port, au milieu du XIXe siècle, était la gare *Marítima da Gamboa*, qui était essentielle pour l'écoulement de la production de café de la Vallée du Paraíba vers le port de Rio de Janeiro. La gare, idéalisée par Rebouças, appartenait au *Caminho de Ferro Dom Pedro II* et a été inaugurée en 1879, étant la première gare à être construite dans le port de Rio de Janeiro.

L'idée de construire une gare dans la zone portuaire avait déjà été mise à l'ordre du jour en 1855, cependant, les possibilités de connexion avec la ligne principale du *Caminho de Ferro Dom Pedro II* étaient très coûteuses pour l'époque, notamment parce qu'elles exigeaient l'expropriation et la destruction de nombreux bâtiments ou la transposition de la colline *Providência*.¹⁵⁹

Comme nous avons déjà vu, la ville de Rio de Janeiro était le point de confluence commercial, économique, culturel et politique du pays, ce qui en faisait un point d'attraction et d'accueil des personnes venant d'autres provinces et pays. Cependant, cette densification démographique dans l'espace urbain a également contribué à l'augmentation des cas de variole, de tuberculose et de fièvre jaune, considérés comme des épidémies depuis 1852.

Ainsi, en 1874, la *Comissão de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro* (Commission d'Amélioration de la Ville de Rio de Janeiro) a été créée. Il s'agissait d'un groupe d'ingénieurs brésiliens nommés par le Ministre de l'Empire, João Alfredo Correia

¹⁵⁸ *Ibidem*.

¹⁵⁹ Lamarão Sérgio Tadeu de Niemeyer, *Dos Trapiches ao Porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, Secretaria Municipal das Culturas, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 2006. Consulté le 11 avril 2021. URL: http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4204210/4101392/trapiches_porto.pdf

de Oliveira (1835-1919), dont l'objectif était de mener des études visant, avant tout, à guérir les épidémies.¹⁶⁰

En 1876, l'ingénieur Francisco Pereira Passos, déjà cité, a été élu directeur du *Caminho de Ferro Dom Pedro II* et a élaboré des études de viabilité en tant que membre de la *Comissão de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro*. Parmi les principaux points abordés dans le projet proposé par Pereira Passos figuraient l'assainissement du *Canal do Mangue*, afin de contenir l'apparition de miasmes ; l'extension de ce canal, vers l'est, pour favoriser l'expansion de la ville et vers l'ouest, pour créer une connexion à la mer via *Praia Formosa*.

Autre élément important de ce plan était la construction d'un embranchement ferroviaire qui suivrait la rive gauche du *Canal do Mangue* et avancerait sur une jetée de 500 m, afin de faciliter le chargement et le déchargement des produits dans les grands navires.¹⁶¹

Il a donc été conclu que le *Saco da Gamboa* était l'emplacement le plus approprié pour la construction de la gare portuaire, puisqu'il disposait d'un littoral protégé des marées, en plus d'avoir de l'espace pour la construction d'entrepôts, de dépôts, de lignes de manœuvre et de déviation, et qu'il pouvait être relié à la gare *Corte* par une ligne secondaire courte et peu coûteuse. Ainsi, avec la signature du Décret n° 6.728 du 3 novembre 1877¹⁶², l'autorisation est donnée pour la construction de la gare *Marítima da Gamboa*, dont les travaux ont commencé en décembre de la même année.

Après avoir mené des études, il a été conclu que la transposition de la colline *Providência* était la meilleure solution pour connecter l'infrastructure ferroviaire existante à la nouvelle gare qui serait construite dans le port. Les travaux ont été confiés à l'ingénieur anglais Edward James Lynch (1838-1907), qui avait déjà travaillé sur le mouillage de *Ponta d'Areia*, qui appartenait au Baron de Mauá.¹⁶³

Deux tunnels ont été percés dans la colline, l'un de 82 m de long et l'autre de 313 m, ainsi que le remblayage d'une zone de 9.575 m² pour la construction de deux quais destinés au chargement et au déchargement des navires. Enfin, le 1er juillet 1879, la gare

¹⁶⁰ Nunes de Azevedo André, « Um esboço biográfico de Francisco Pereira Passos. O Progresso sob a Égide da Civilização », *Intellectus*, 2009. Mis en ligne en 2009, consulté le 15 décembre 2020. URL : <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/intellectus/article/view/27657/19843>

¹⁶¹ Comissão de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro, « Primeiro Relatório da Comissão de Melhoramentos », rapport réalisé en 1875, 54 p.

¹⁶² Império do Brasil, « Decreto n° 6.728, de 03 de novembro de 1877 », Assembleia Geral Legislativa, Coleção de Leis do Império do Brasil, 2 vol., p.868. Consulté le 10 avril 2021. URL: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-6728-3-novembro-1877-549331-publicacaooriginal-64767-pe.html>

¹⁶³ Site web officiel *Grace's Guide to British Industrial History*, « Edward James Lynch ». Consulté le 15 avril 2021. URL : https://www.gracesguide.co.uk/Edward_James_Lynch

Marítima da Gamboa a été inaugurée, avec une connexion directe à la gare *Corte*, ce qui a rendu possible le transport de passagers et, surtout, de marchandises, donnant un accès direct au port, ce qui a exclu la nécessité de recourir à d'autres modes de transport, raccourci le trajet et réduit les coûts.¹⁶⁴

Plusieurs propositions d'amélioration de la zone portuaire ont été faites au cours des décennies 1850 à 1870, mais seules celles mentionnées ci-dessus ont été mises en pratique (image 12). L'historien Sérgio Tadeu de Niemeyer Lamarão a une opinion très intéressante à ce sujet. Selon Lamarão, l'articulation port-ville ne semblait pas avoir fait l'objet d'une préoccupation majeure de la part des auteurs des plans. La réorganisation de l'espace portuaire n'a pas impliqué un changement significatif de la physionomie de la ville (à savoir, la zone centrale dans son ensemble), qui comprenait, par exemple, la démolition d'un certain nombre de bâtiments. En d'autres termes, jusqu'alors le port n'avait pas été pensé comme une partie intégrante de la ville.¹⁶⁵

Après avoir établi les lignes du *Caminho de Ferro Dom Pedro II*, dont la gare *Corte* était l'initiale (dont nous avons déjà parlé dans ce chapitre), nous devons maintenant dresser un aperçu des aspects physiques de ses environs : la zone centrale de Rio de Janeiro. L'historien et urbaniste Jaime Larry Bechimol la décrit comme une région fiévreuse, indifférenciée, multiforme, surpeuplée et insalubre, composée de rues étroites, sales, sinueuses et encombrées, d'entrepôts, d'ateliers, d'usines, de bureaux, de banques, de bâtiments publics, de maisons à un ou deux étages, de tènements et d'autres types de logements collectifs.¹⁶⁶

¹⁶⁴ Lamarão Sérgio Tadeu de Niemeyer, *Dos Trapiches ao Porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, Secretaria Municipal das Culturas, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 2006. Consulté le 11 avril 2021. URL: http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4204210/4101392/trapiches_porto.pdf

¹⁶⁵ « A articulação porto-cidade não parece ter sido objeto de uma preocupação maior por parte dos autores dos planos. A reorganização do espaço portuário não implicava uma alteração significativa na fisionomia da cidade (entenda-se a área central como um todo), que incluísse, por exemplo, a demolição de certo número de edificações. (...) Sintetizando, o porto não era pensado enquanto parte integrante da cidade. » Lamarão Sérgio Tadeu de Niemeyer, *Dos Trapiches ao Porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, Secretaria Municipal das Culturas, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 2006, p. 81. Consulté le 11 avril 2021. URL: http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4204210/4101392/trapiches_porto.pdf

¹⁶⁶ Bechimol Jaime Larry, *Pereira Passos – um Haussmann tropical: as transformações urbanas na cidade do Rio de Janeiro no início do século XX*, Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1992.



Image 12: Maschek, E. de, *Détail de la carte de Rio de Janeiro avec le littoral des quartiers Saúde, Gamboa et Santo Cristo avant les travaux de remodelage du port*, « Planta da cidade do Rio de Janeiro e de uma parte dos subúrbios », Leipzig, entre 1885 et 1905. Carte, Biblioteca Nacional, collection numérique. Monique Silva (édition). Consulté le 17 octobre 2020. URL: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart219156/cart219156.jpg

La construction de la gare *Marítima da Gamboa* a ouvert la porte à d'autres investissements du *Caminho de Ferro Dom Pedro II* dans le District Fédéral ¹⁶⁷, notamment dans la zone portuaire. De cette façon, en 1896, la gare *São Diogo* (également connue sous le nom de gare *Praia Formosa*) a été inaugurée, devenant ainsi le premier arrêt après la gare *Corte*.¹⁶⁸

En 1902, la gare *Alfredo Maia* a été inaugurée ¹⁶⁹, dans l'actuel quartier São Cristóvão, étant l'arrêt immédiatement après la gare *São Diogo*. En continuant dans la même direction, vers le nord de la ville de Rio de Janeiro, la gare *Lauro Muller* (actuellement appelée gare *Praça da Bandeira*), a été inaugurée en 1907 (image 13).¹⁷⁰

Parallèlement à la construction de ces nouvelles gares, la densification démographique des quartiers environnants a eu lieu. Par exemple, plusieurs rues ont été ouvertes sur les collines *Pinto* et *Providência*, toutes deux situées au quartier Santo Cristo, à proximité de

¹⁶⁷ Dénomination de la ville de Rio de Janeiro après la proclamation de la République en 1889, étant donné que la ville est restée la capitale du Brésil même après la fin de la période impériale.

¹⁶⁸ Lamarão Sérgio Tadeu de Niemeyer, *Dos Trapiches ao Porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, Secretaria Municipal das Culturas, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 2006. Consulté le 11 avril 2021. URL: http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4204210/4101392/trapiches_porto.pdf

¹⁶⁹ Site web officiel *Estações Ferroviárias do Brasil*, « Alfredo Maia (antiga inicial) ». Consulté le 12 avril 2021. URL: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_auxiliar/alfredo.htm

¹⁷⁰ Site web officiel *Estações Ferroviárias do Brasil*, « Praça da Bandeira (antiga Lauro Muller) ». Consulté le 12 avril 2021. URL: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_linha_centro/pcbandeira.htm

Praia Formosa. Quelques années plus tard, dans la zone plate de cette région, deux noyaux d'habitation ont été créés : *Vila Formosa* et *Vila Guarani*.

Selon Gerson Brasil¹⁷¹, les grandes *chácaras* restantes dans les quartiers Saúde et Gamboa ont également été fractionnées et transformées en parcelles, à travers lesquelles de nouvelles rues ont été ouvertes. La colline *Conceição*, aussi dans le quartier Saúde, a consolidé son processus d'occupation et l'un des bâtiments les plus importants qui y ont été construits a été la *Hospedaria dos Imigrantes* (Auberge pour les Immigrants)¹⁷².

À cette époque, les *freguesias* de Santa Rita et Sant'Anna, qui font partie des actuels quartiers Saúde, Gamboa et Santo Cristo. Ces parties de la ville étaient les plus peuplées de la ville de Rio de Janeiro, comprenant environ 30% de la population totale. La plupart des habitants vivaient dans tènements ou dans des logements collectifs similaires.

Les résidences étaient généralement surpeuplées et la proximité du port générait un contact permanent avec des produits et des personnes de toutes les parties du monde. Ces faits permettent de comprendre pourquoi ce quartier de la ville était l'un des plus touchés par les épidémies de fièvre jaune et de variole.¹⁷³

En 1889, la République est proclamée au Brésil et le pays a entamé un mouvement de restructuration de son image, fondée sur l'idéal de la modernité et se distançant de son passé impérial. En termes d'infrastructures, la ville de Rio de Janeiro a souffert de l'absence d'un système d'égouts et d'approvisionnement en eau, car les problèmes causés pour les épidémies n'étaient pas encore résolus.

En vue de résoudre ces questions, entre 1904 et 1913 des interventions ont été effectuées dans le tissu urbain.¹⁷⁴ La société anglaise *C.H. Walker and Company Limited* a été chargée de réaliser la modernisation du port grâce aux contacts professionnels de l'un des directeurs, Joseph Walker. *Walker and Company* a été créée en 1850 et son

¹⁷¹ Gerson Brasil, *História das Ruas do Rio*, Rio de Janeiro, Bem-te-vi, 2015.

¹⁷² Il s'agissait de structures spécifiquement instituées à partir de la seconde moitié du XIXe siècle pour accueillir les citoyens étrangers récemment arrivés au Brésil, qui seraient ensuite affectés à des travaux ruraux dans l'intérieur du pays, ou à des services urbains dans des villes comme São Paulo et Rio de Janeiro. Site web officiel *Brasiliانا Fotografia*, « Hospedaria dos Imigrantes ». Mis en ligne le 5 novembre 2020, consulte le 7 juin 2021. URL: <http://brasilianafotografica.bn.br/?tag=hospedaria-de-imigrantes#:~:text=As%20hospedarias%20de%20imigrantes%20foram,Paulo%20e%20Rio%20de%20Ja%20neiro.>

¹⁷³ Lamarão Sérgio Tadeu de Niemeyer, *Dos Trapiches ao Porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, Secretaria Municipal das Culturas, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 2006. Consulté le 11 avril 2021. URL: http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4204210/4101392/trapiches_porto.pdf

¹⁷⁴ Nunes de Azevedo André, « Um esboço biográfico de Francisco Pereira Passos. O Progresso sob a Égide da Civilização », *Intellectus*, 2009. Mis en ligne en 2009, consulté le 15 décembre 2020. URL : <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/intellectus/article/view/27657/19843>

portefeuille comprenait la construction des quais de Swansea, du Canal Maritime de Manchester et des quais de Buenos Aires.¹⁷⁵



Image 13: Serviço Geográfico Militar, *Détail de la carte de Rio de Janeiro avec les gares ferroviaires du centre-ville, ainsi que leurs connexions respectives, où nous pouvons identifier les gares de l'ancien Caminho de Ferro Dom Pedro II (alors appelé Chemin de Fer Central do Brasil) l'ancienne gare Corte (rebaptisée gare Central), la gare de Marítima (da Gamboa), la gare São Diogo, la gare Lauro Muller, la gare Alfredo Maia et la gare São Cristóvão. Outre celles-ci, appartenant au Chemin de Fer Leopoldina, nous pouvons voir la gare Praia Formosa, qui avait été construite entre 1909 et 1911, « Carta do Distrito Federal », Rio de Janeiro, 1924. Carte, Biblioteca Luso-Brasileira, collection numérique. Consulté le 12 avril 2021. URL: <http://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/20.500.12156.3/427821>*

En raison de la proclamation de la République, étroitement lié aux activités du port de la capitale, les travaux mis en pratique comprenaient l'élargissement et la construction de nouvelles routes, la destruction de la colline *Senado* et de 175.000 m² de remblais, principalement pour agrandir la zone portuaire. En ce que concernait les routes, les plus importants étaient l'ouverture de l'Avenue *Central*, (actuellement appelée Avenue *Rio Branco*), ainsi que la construction de l'Avenue *Francisco Bicalho* et de l'Avenue *Rodrigo Alves*, pour accéder au nouveau port de Rio de Janeiro (image 14).

Ces transformations ont défini une différente échelle urbaine pour répondre au système productif du nouveau moment du capitalisme international dans lequel la ville de Rio de

¹⁷⁵ Stein Stanley, *Grandeza e Decadência do Café no Vale do Paraíba*, São Paulo, Brasiliense, 1961.

Janeiro était fortement insérée. Elles ont exigé la destruction et l'expropriation de plusieurs bâtiments résidentiels et commerciaux, non seulement pour permettre un espace suffisant pour l'installation de la nouvelle structure urbaine, mais aussi avec l'intention d'assainir la ville et générer des espaces vides, qui passerait par une surévaluation après la fin des travaux.¹⁷⁶

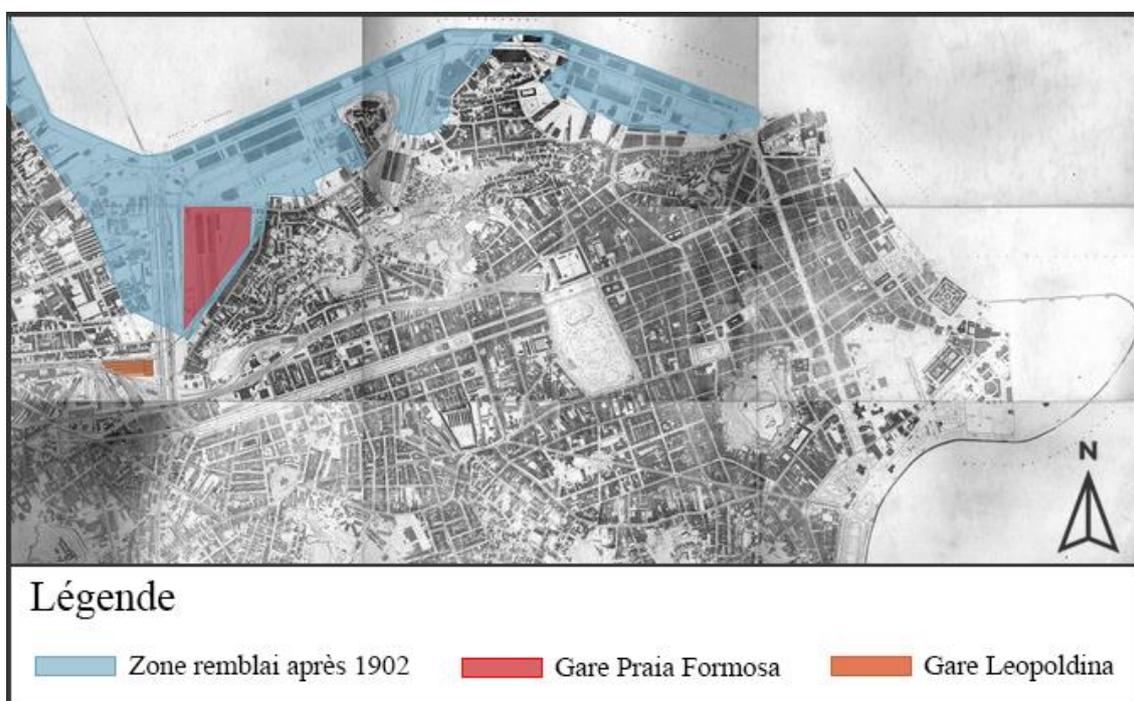


Image 14 : Secretaria de Viação, Trabalho e Obras Públicas, *Carte du centre de la ville de Rio de Janeiro avec les limites de la zone remblais et la localisation des gares Praia Formosa e Leopoldina*, « Planta da Cidade do Rio de Janeiro », Rio de Janeiro, 1935. Monique Silva (édition). Carte, Rice University, collection numérique. Consulté le 15 avril 2021. URL : <https://library.artstor.org/#/asset/24792236>

Au cours de cette période, Rio de Janeiro s'est consolidé comme le plus grand centre industriel du pays, la ville étant responsable de 33% de la production brésilienne. Son parc industriel, lui-même, ne pouvait être situé dans une autre région que la zone centrale, occupant les quartiers Saúde, Gamboa, São Cristóvão et Cajú. En 1907, la population ouvrière du District Fédéral s'élevait à 34.586 personnes, réparties principalement dans les industries de la filature et du tissage (10.281), de la construction navale (2.729), de la fonte et du travail des métaux (2.004).

Comme nous l'avons déjà signalé précédemment, en 1909, le *Caminho de Ferro Leopoldina* a inauguré une gare provisoire dans le quartier de Santo Cristo et l'a nommée

¹⁷⁶ Nunes de Azevedo André, « Um esboço biográfico de Francisco Pereira Passos. O Progresso sob a Égide da Civilização », *Intellectus*, 2009. Mis en ligne en 2009, consulté le 15 décembre 2020. URL : <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/intellectus/article/view/27657/19843>

gare *Praia Formosa*, en l'honneur de l'ancien nom de cette zone. Ce n'est qu'en 1926 que la gare permanent de la ligne serait inaugurée.

La gare *Leopoldina* occupait le terrain situé juste à côté de la gare *Alfredo Maia* et, d'après la carte appelée « *Carta do Districto Federal* » (image 13), les branches des deux semblaient être reliées. Toujours à travers l'analyse de ce document iconographique et la comparaison avec ceux des périodes précédentes (image 12 et image 14), les changements que l'on peut signaler dans la disposition urbaine des quartiers de la zone portuaire sont liés à la plus grande occupation de la zone plate par les industries et à la suppression conséquente de certains noyaux d'habitation, comme *Vila Guarani*.

Dans les trois premières décennies de la République, la zone portuaire, principalement le quartier Saúde, était considérée comme la vitrine de la ville. De cette façon, des travaux ont été réalisés pour embellir les espaces publics et des bâtiments ont été construits pour attirer et recevoir des personnes (surtout des immigrants européens), afin de montrer au monde le détachement du Brésil de son passé colonial et sa résurgence en tant que puissance moderne.

Parmi les bâtiments qui se sont distingués à cette époque figurent l'édifice *A Noite*, qui fut le premier gratte-ciel d'Amérique latine, et le bâtiment Touring, qui servait de terminal pour les passagers, tous deux conçus dans le style Art Déco par l'architecte français Joseph Gire (1872-1933)¹⁷⁷, dans le quartier Saúde.¹⁷⁸

Au cours des décennies suivantes, il n'y a pas eu de construction de nouvelles gares ou de nouvelles lignes ferroviaires, mais plutôt une désactivation et une suppression successives d'une partie du système. Les lignes de train continuent d'encourager le flux de travailleurs à vivre dans les zones nord et ouest, tandis que la classe moyenne se tourne vers la zone sud. Les industries, petit à petit, ont également commencé à quitter la zone centrale, en raison de la valeur élevée des terrains, par rapport aux quartiers plus éloignés du centre.

En outre, les grandes avenues ouvertes pendant les réformes de Pereira Passos et l'inauguration de l'Avenue *Presidente Vargas* en 1944 ont fini par séparer les quartiers de Saúde, Gamboa et Santo Cristo du reste de la ville.¹⁷⁹ La géographe et docteur en

¹⁷⁷ Joseph Gire était un architecte français, diplômé de l'École Nationale des Beaux-Arts de Paris en 1906. Peu après l'obtention de son diplôme, Gire a commencé à travailler dans le cabinet d'architectes Lucien & Henri Grandpierre et, en 1910, toujours dans le même bureau, il a commencé à développer des projets en Argentine et au Brésil. Parmi ses travaux les plus importants dans la ville de Rio de Janeiro figurent le *Palácio das Laranjeiras*, inauguré en 1914, l'hôtel *Copacabana Palace*, achevé en 1923, et l'hôtel *Glória*, de 1922. Santos Paulo, *Quatro Séculos de Arquitetura*, Rio de Janeiro, IAB, 1921.

¹⁷⁸ Masao Kamita João, « A nova Praça Mauá », *Vitruvius*, n°187.02, 2015. Mis en ligne le 16 décembre 2015, consulté le 13 janvier 2021. URL : vitruvius.com.br/index.php/revistas/read/arquitextos/16.187/5885

¹⁷⁹ Fernandes Nelson da Nóbrega, « Capitalismo e morfologia urbana na longa duração: Rio de Janeiro

urbanisme, Elizabeth Dezouart Cardoso, affirme également que les quartiers portuaires étaient, en quelque sorte, en marge de la ville, dans le temps et dans l'espace. Cet isolement sera accentué à partir du milieu du siècle, en raison d'importantes interventions urbaines promues par les pouvoirs publics.

Les anciens quartiers maritimes sont même restés en marge du port, puisque le grand remblai les a éloignés de la mer et que les zones remblayées ne se sont jamais vraiment intégrées aux anciennes areas. Les liens qui favorisaient la connexion avec la ville se brisaient lentement, isolant peu à peu les trois anciens quartiers portuaires.¹⁸⁰

Comme nous avons déjà indiqué, sous le gouvernement du président Juscelino Kubitschek, le système ferroviaire brésilien a dû faire face à une forte concurrence en raison de l'implantation insistante d'autoroutes dans le pays, et il en a été de même dans la ville de Rio de Janeiro.

Pendant le mandat du gouverneur du district fédéral Carlos Lacerda, entre 1957 et 1964, le nombre de véhicules privés a augmenté de 120%, ce qui a rendu nécessaire l'expansion des autoroutes de la ville. L'une des solutions trouvées pour relier les banlieues au centre et à la zone sud a été la construction du pont surélevé *Perimetral*.¹⁸¹ Le premier tronçon de cette autoroute surélevée a été inauguré par Juscelino en 1960, tandis que le deuxième tronçon, qui longe une grande partie de la zone portuaire, a commencé à être construit en 1968 et a été achevé 10 ans plus tard.¹⁸²

Si les dynamiques des quartiers de Saúde, Gamboa et Santo Cristo avaient déjà été fortement modifiées par les travaux de Passos, cette nouvelle structure n'a fait que corroborer leur cristallisation. Plusieurs études sur ces quartiers parlent de « stagnation », mais il est risqué d'utiliser ce terme, car ce type de discours entérine l'idée que ce territoire a été vidé de ses dynamiques internes, ce qui peut générer des tentatives d'argumentation

(século XVIII-XXI) », *Scripta Nova, Revista Electronica de Geografia y Ciencias Sociales*, 7 vol., n° 270(56), 2008. Consulté le 14 avril 2021. URL: [http://www.ub.edu/geocrit/xcol/144.htm#:~:text=Capitalismo%20e%20morfologia%20urbana%20na,Janeiro%20\(s%C3%A9culo%20XVIII%20XXI\)&text=No%20pensamento%20sobre%20a%20cidade,da%20Europa%20e%20dos%20EUA](http://www.ub.edu/geocrit/xcol/144.htm#:~:text=Capitalismo%20e%20morfologia%20urbana%20na,Janeiro%20(s%C3%A9culo%20XVIII%20XXI)&text=No%20pensamento%20sobre%20a%20cidade,da%20Europa%20e%20dos%20EUA).

¹⁸⁰ « (...) os bairros portuários ficaram, de certa maneira, à margem da cidade, no tempo e no espaço. [...]. Esse isolamento seria acentuado a partir de meados do século, devido a importantes intervenções urbanísticas promovidas pelo poder público. À margem até do porto, uma vez que o grande aterro afastou definitivamente os antigos bairros marítimos do mar, e as áreas aterradas nunca chegaram a se integrar realmente com as áreas antigas. Os elos que promoviam a ligação com a cidade iam sendo rompidos lentamente, isolando aos poucos os três antigos bairros portuários. ». Cardoso Elizabeth Dezouart, *História dos bairros: Saúde, Gamboa, Santo Cristo*, Rio de Janeiro, Índex, 1987, ici p. 128.

¹⁸¹ Rabha Nina Maria de Carvalho Elisa, « Centro do Rio, Perdas e Ganhos na Histórica Carioca », thèse en géographie, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2006, 456 p.

¹⁸² Izaga Fabiana, « Os infortúnios da Perimetral e as aspirações das vias urbanas na novas dinâmicas territoriais do Rio de Janeiro pós grandes eventos », travail présenté au *XVII ENANPUR*, São Paulo, 2017.

pour l'effacement de son passé et de son identité, ainsi que celles des acteurs qui ont fait et font partie de la construction de ses mémoires. En ce qui concerne cette dernière question, nous aborderons dans la prochaine partie de ce chapitre les dangers de cette idée d' « isolement » lorsque nous examinerons les projets et les résultats des interventions qui ont eu lieu à partir de 2009, bien que les reflets dans le moment actuel.

4. LA RESTRUCTURATION URBAINE DANS LES QUARTIERS DE SAÚDE, GAMBOA ET SANTO CRISTO, APRÈS 1970 ET SA SITUATION ACTUELLE

Selon Nelson de Nóbrega Fernandes¹⁸³, Selon Nelson de Nóbrega Fernandes, les changements dans les quartiers du port de Rio de Janeiro, notamment à Saúde, Gamboa et Santo Cristo, peuvent être abordés du point de vue de quatre grands cycles d'accumulation et de gestion du territoire et de la ville : le premier couvre le XVIII^e siècle et concerne le commerce et la gestion menée par la couronne portugaise sur la colonie, ce que l'auteur appelle « l'État policier », dont l'organisation de l'espace se fait en faveur du contrôle de la population et du maintien de l'hygiène.

La seconde, composée du XIX^e siècle, est marquée par les idéologies capitalistes libérales, avec le début de l'industrialisation et du libre-échange au Brésil. C'est à cette époque que le système ferroviaire est mis en place dans le pays, ce qui entraîne des changements drastiques dans le tissu urbain, qui répond à des stratégies d'administration du territoire dominées par les exigences du marché et les intérêts de la bourgeoisie.

Le troisième moment, qui englobe le XX^e siècle, en particulier la période qui suit la Première Guerre Mondiale et s'étend jusqu'aux années 1970, est caractérisé par l'antilibéralisme et les idéaux nord-américains de l'urbanisme, dont l'échelle et la rapidité ont commencé à donner la priorité à la construction d'autoroutes et à l'expulsion de la population pauvre du centre de Rio de Janeiro, les obligeant à se déplacer vers les zones périphériques de la ville.

À cette époque, conformément au Décret 6.000 du 1^{er} juillet 1937, le tissu urbain a été zoné de manière monofonctionnelle et les parties plates des quartiers Saúde, Gamboa, Santo Cristo et Cajú ont été limitées aux seuls usages industriels, commerciaux et de stockage. Par conséquent, cela est devenu un obstacle au développement de la région, étant donné que ce document mettait un veto aux utilisations résidentielles, culturelles et même commerciales, qui pourraient conférer un plus grand dynamisme à la zone portuaire.¹⁸⁴

Le quatrième et dernier moment signalé par Fernandes concerne la période post-1970, qui s'étend jusqu'à aujourd'hui. C'est précisément ce dernier moment que nous aborderons dans cette partie du chapitre, dans lequel la logique d'exploitation du tissu urbain

¹⁸³ Fernandes Nelson de Nóbrega, « Capitalismo de Morfologia Urbana na Longa Duração: Rio de Janeiro (Século XVIII-XXI) », *Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 7 vol., n° 270 (56), 2008, 16 p. Consulté le 20 juillet 2021. URL: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-270/sn-270-56.htm>

¹⁸⁴ Compans Rosa, « Parceria Público-Privado na Renovação Urbana da Zona Portuária do Rio de Janeiro », *Cadernos IPPUR*, année 12, n° 1, 1998, p. 79-105.

commence à définir de nouvelles centralités et a pour conséquence l'abandon et la marginalisation des quartiers prospères.

La conception de la ville de Rio de Janeiro à partir des années 1970 renforce la croissance des quartiers dans la partie sud de la ville et le vidage du centre-ville. Ces actions se sont produites par le biais de politiques publiques qui ont ratifié l'interdiction de l'usage résidentiel dans les quartiers du centre-ville, comme défini par le Décret n° 322 du 3 mars 1976.¹⁸⁵ Par conséquent, ce vidage a entraîné une augmentation de l'insécurité et de la criminalité.

Afin de renverser cette situation, près d'une décennie plus tard, le gouvernement de la ville de Rio de Janeiro a commencé à élaborer des propositions pour mettre en pratique une autre réforme urbaine dans la zone portuaire. Au total, entre 1983 et 2001, sept projets ont été développés pour moderniser cette partie de la ville.¹⁸⁶ Toutefois, le seul qui a été effectivement mis en pratique au cours de cette période a été la délimitation de la *Área de Proteção do Patrimônio Cultural* (Zone de Protection du Patrimoine Culturel) des quartiers de Saúde, Gamboa et Santo Cristo, plus connue sous le nom de « SAGAS ».

Cette proposition est née grâce à l'initiative des habitants des quartiers de Saúde, Gamboa et Santo Cristo qui, après avoir subi des menaces d'expulsion, se sont organisés pour faire pression sur le maire afin de développer des projets de conservation dans la zone portuaire.¹⁸⁷ En réponse, la municipalité a créé le SAGAS par le biais de la Loi n° 506 du 17 janvier 1984.

En fait, le projet constitue un instrument de protection du patrimoine culturel qui allie préservation avec développement urbain. A cette fin, SAGAS propose de protéger les caractéristiques architecturales des façades et des toitures des bâtiments situés dans le périmètre défini dans le projet. De plus, la législation urbaine a établi des niveaux de préservation des biens immobiliers, tels que les types de modifications et de rénovations dont ils peuvent faire l'objet. Le projet a également déterminé les paramètres urbains, tels que les hauteurs des nouvelles constructions, les utilisations appropriées pour la zone et les conditions de lotissement des terrains. De manière générale, SAGAS a pour objectif la

¹⁸⁵ Prefeito da cidade do Rio de Janeiro, « Decreto n° 322 de 3 de março de 1976 », Diário Oficial, consulté le 20 juillet 2021. URL: <https://leismunicipais.com.br/a1/rj/r/rio-de-janeiro/decreto/1976/32/322/decreto-n-322-1976-aprova-o-regulamento-de-zoneamento-do-municipio-do-rio-de-janeiro>

¹⁸⁶ L'architecte et urbaniste Clarissa da Costa Moreira parle des projets mentionnés pour la zone portuaire dans son livre « *A cidade contemporânea entre a tabula rasa e a preservação : cenários para o porto do Rio de Janeiro* », mais l'ouvrage est épuisé, il n'a donc pas été possible d'accéder à ces informations.

¹⁸⁷ Gianella Letícia de Carvalho, « A produção histórica do espaço portuário da cidade do Rio de Janeiro e o projeto Porto Maravilha », *Espaço e Economia: Revista Brasileira de Geografia Econômica*, ano II, n° 3, 2013, 16 p. Mis en ligne le 19 décembre 2013, consulté le 20 juillet 2021. URL: <https://journals.openedition.org/espacoeconomia/445#tocto1n1>

protection, la gestion et le suivi des biens immobiliers reconnus comme patrimoine historique et culturel dans les zones portuaires.¹⁸⁸

D'une part, le projet SAGAS a encouragé l'utilisation de logements dans la région. D'autre part, la reconnaissance de la valeur patrimoniale attribuée par la municipalité ne prenait en compte que les aspects physiques des propriétés qui renvoient au passé colonial. Ainsi, les parties plates, où se trouvent la plupart des structures résultant de l'industrialisation du port, telles que les entrepôts, les hangars et les anciennes gares, n'ont pas été inclus dans la zone de protection du projet SAGAS et ont été considérées comme un « grand vide occupationnel ».¹⁸⁹

Sur l'image 15, nous pouvons voir la zone définie par le projet SAGAS, ainsi que l'emplacement de certains exemplaires de l'architecture industrielle, dont nous parlerons plus en détail plus tard. À ce moment, il convient de souligner que tous les bâtiments indiqués dans ce schéma sont reconnus comme patrimoine, chacun bénéficiant d'un certain niveau de protection.

La zone a continué à être la cible de l'intérêt des autorités publiques qui, en 2003, ont élaboré une enquête sur la situation socio-économique des quartiers Saúde, Santo Cristo et Gamboa, pour une proposition de récupération de ces quartiers.¹⁹⁰ La proposition envisageait la participation des habitants de la zone et se concentrerait sur la construction de logements sociaux.¹⁹¹ Ce projet faisait partie du *Programa de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais* (Programme de Réhabilitation des Zones Urbaines Centrales, élaboré par la *Secretaria Nacional de Programas Urbanos* (Secrétariat National des Programmes Urbains), qui appartenait au *Ministério das Cidades* (Ministère des Villes).¹⁹²

¹⁸⁸ Prefeito da cidade do Rio de Janeiro, « Lei 506/84 | Lei nº 506 de 17 de janeiro de 1984 », Câmara Municipal do Rio de Janeiro, consulté le 08 janvier 2020. URL: <https://cm-rio-de-janeiro.jusbrasil.com.br/legislacao/284239/lei-506-84>

¹⁸⁹ Guimarães Roberta Sampaio, « A produção do “patrimônio revitalizado” pelo Porto Maravilha: categorizações e gestões de uso em uma rua comercial », *Revista Antropolítica*, n° 47, 2019, p. 277-306. Consulté le 23 juillet 2021. URL: <file:///C:/Users/archm/Downloads/41947-Texto%20do%20Artigo-139998-1-10-20200127.pdf>

¹⁹⁰ Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro, « Coleção Estudos Cariocas : Recuperação e revitalização da Região Portuária », rapport réalisé en 2003, 24p. Consulté le 20 juillet 2021. URL: http://portalgeo.rio.rj.gov.br/estudoscariocas/download/2345_Revitaliza%C3%A7%C3%A3o%20da%20Zona%20Portu%C3%A1ria.pdf

¹⁹¹ Belisário Adriano, *Site web officiel Publica: Agência de Jornalismo Investigativo*, « A outra história do Porto Maravilha ». Mis en ligne le 09 août 2016, consulté le 21 juillet 2021. URL: <https://apublica.org/2016/08/a-outra-historia-do-porto-maravilha/>

¹⁹² Werneck Mariana, *Site web officiel Observatório das Metrópoles*, « Habitação Social do Porto Maravilha: cadê? ». Mis en ligne le 24 mai 2017, consulté le 21 juillet 2021. URL: <https://www.observatoriodasmetrolopes.net.br/habitacao-social-do-porto-maravilha-cade/>

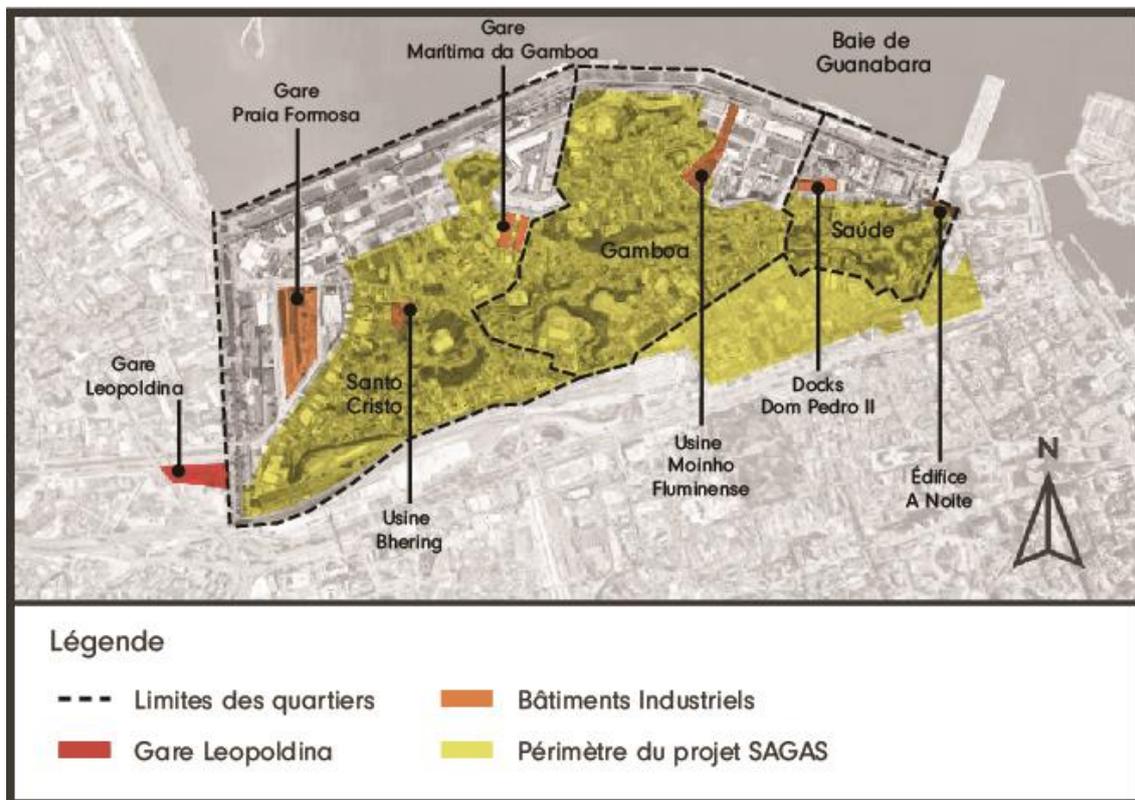


Image 15 : Monique Silva, *Schéma du périmètre du projet SAGAS avec l'identification de la gare Leopoldina et d'autres édifices industriels*, 2021, basé sur la carte du Instituto Rio Patrimônio da Humanidade, « Mapa da Área de Proteção do Patrimônio Cultural SAGAS », Rio de Janeiro, 2012, « Guia das APAC's - Saúde, Santo Cristo e Gamboa », rapport réalisé par le Instituto Rio Patrimônio da Humanidade, 2012, 26 p., ici p. 26.

Selon le coordinateur du *Programa de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais*, Renato Nunes Balbim¹⁹³, Selon le coordinateur du programme de réhabilitation des zones urbaines et centrales, Renato Nunes Balbim, l'objectif était de réhabiliter des bâtiments et des terrains existants appartenant au gouvernement fédéral pour la production de logements sociaux. Cela permettrait à la population locale de participer et de se fixer, d'attirer la population non résidente, de valoriser le patrimoine historique et de créer des entreprises modèles, dont les bénéficiaires seraient partiellement convertis en améliorations urbaines pour la ville.

La principale raison de l'adoption de cette stratégie était le grand nombre de propriétés disponibles et avec possibilité de rénovation. Ces potentialités permettraient au *Ministério das Cidades* de les utiliser comme outils pour minimiser le déficit de logements, augmenter la densité de population de la zone portuaire (qui était l'une des plus faibles de

¹⁹³ Balbim Renato, « Reabilitação de áreas urbanas e centrais », *Desafios do Desenvolvimento, Revista de informações e debates do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada*, année 5, n° 46, 2008. Mis en ligne le 08 octobre 2008, consulté le 21 juillet 2021. URL: http://desafios.ipea.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=998:catid=28&Itemid=23

la ville en 2010¹⁹⁴, mais dont la zone disposait de l'une des meilleures infrastructures urbaines de la ville), ainsi que pour atténuer l'effet récurrent de périphérisation dont souffre Rio de Janeiro. Toutes ces questions étaient également conformes aux principes établis par la Loi Fédérale 10.257 de juillet 2001, qui constitue le *Estatuto da Cidade* (Statut de la Ville).

Ainsi, en 2006, le *Acordo de Cooperação Técnica* (Accord de Coopération Technique) a été signé entre le gouvernement fédéral, le gouvernement de l'État et la mairie de Rio de Janeiro. Selon cet accord, le pouvoir public accueillerait une partie des investissements provenant de capitaux privés et les travaux seraient confiés aux entreprises *Odebrecht*, *OAS* et *Carioca Christiani-Nielsen*.¹⁹⁵

Cependant, malgré toute la mobilisation du gouvernement, les recommandations favorables de spécialistes de différents domaines de connaissance pour la consolidation du projet et l'approbation du financement par le *Banco Nacional do Desenvolvimento* (Banque Nationale de Développement) et la *Caixa Econômica Federal* (Caisse Économique Fédérale), la proposition de réhabilitation urbaine axée sur la production de logements sociaux n'a pas été mise en œuvre.

En fait, en 2007, le maire de la ville de Rio de Janeiro de l'époque, César Maia, a publié un document qui accordait aux entreprises de construction l'autonomie nécessaire pour élaborer leurs propres propositions d'intervention dans la zone portuaire, ce qui incluait l'utilisation des terrains et des bâtiments appartenant au gouvernement à des fins essentiellement touristiques et commerciales. L'union de ces entreprises a donné naissance au *Concessionária Porto Novo* (Concessionnaire Nouveau Port).¹⁹⁶

Avec cette nouvelle proposition, appelée *Porto Maravilha* (Port Marveilleux), le gouvernement fédéral ne participerait plus à l'administration du projet et les entreprises seraient responsables de tous les travaux d'infrastructure, y compris l'entretien ultérieur, qui comprenait par exemple l'éclairage, l'élagage des arbres et la collecte des déchets.¹⁹⁷

¹⁹⁴ Serviço de Apoio às Micro e Pequenas Empresas do Estado do Rio de Janeiro, « O Porto Maravilha e os desafios da Reintegração Econômica da Região na Dinâmica da Cidade », rapport réalisé en 2013, 52 p. Consulté le 21 juillet 2021. URL: https://www.sebrae.com.br/Sebrae/Portal%20Sebrae/UFs/RJ/Sebrae%20de%20A%20a%20Z/Sebrae_CE_julho2013_OPortoMaravilha.pdf

¹⁹⁵ Werneck Mariana, *Site Web Officiel Observatório das Metrôpoles*, « Habitação Social do Porto Maravilha: cadê? ». Mis en ligne le 24 mai 2017, consulté le 21 juillet 2021. URL: <https://www.observatoriodasmetrôpoles.net.br/habitacao-social-do-porto-maravilha-cade/>

¹⁹⁶ *Site web officiel OAS*, « Porto Novo ». Consulté le 21 juillet 2021. URL: <http://www.oas.com/oas-com/oas-investimentos/porto-novo/>

¹⁹⁷ Belisário Adriano, *Site web officiel Publica: Agência de Jornalismo Investigativo*, « A outra história do Porto Maravilha ». Mis en ligne le 09 août 2016, consulté le 21 juillet 2021. URL: <https://apublica.org/2016/08/a-outra-historia-do-porto-maravilha/>

En 2007, la Fédération Internationale de Football a fait du Brésil l'hôte officiel de la Coupe du Monde 2014¹⁹⁸. De plus, en 2009, Rio de Janeiro a été choisie pour accueillir les Jeux Olympiques de 2016. Ces événements ont renforcé les discours qui prônaient la nécessité de renouveler et d'embellir les quartiers portuaires, car la ville serait une vitrine du Brésil pour le monde entier.

Ainsi, en 2009, les travaux du *Porto Maravilha* ont été lancés avec la justification de la « revitalisation » de certaines parties du port, en particulier celles situées dans les quartiers de Saúde, Gamboa e Santo Cristo, en supposant que les propositions de construction d'immeubles résidentiels visant à minimiser la pénurie de logements dans la municipalité de Rio de Janeiro seraient maintenues.¹⁹⁹

Selon Neil Smith²⁰⁰ et Marcelo Lopes de Souza²⁰¹ Selon Neil, la problématique est mise en évidence à partir du moment où le terme « revitalisation » a été employé comme l'une des justifications de ce projet de rénovation urbaine. En ce sens, nous pouvons critiquer le fait qu'il a été supposé que la zone était auparavant dépourvue de vie et que les dynamiques qui y existaient, ainsi que les personnes pauvres qui y vivaient et travaillaient, n'étaient pas légitimes et n'avaient aucune relation d'appartenance, de mémoire ou d'identité avec le lieu.

De plus, d'après Rosa Campons²⁰², le concept de rénovation urbaine a toujours été associé au remplacement des fonctions et à la récupération de la valeur foncière des zones « dégradées », par le biais de modèles formels reproduisant des ordres novateurs, exogènes et progressifs. En effet, le renouvellement urbain correspond à une aspiration de modernisation et de transition dans la vocation économique du lieu, incorporé par un agent social et politique particulier.

¹⁹⁸ Site web officiel du journal *O Globo*, « Fifa oficializa escolha do Brasil como sede da Copa do Mundo de Futebol de 2014 ». Mis en ligne le 30 octobre 2007, consulté le 21 juillet 2021. URL: <https://oglobo.globo.com/esportes/fifa-oficializa-escolha-do-brasil-como-sede-da-copa-do-mundo-de-futebol-de-2014-4144006>

¹⁹⁹ Nascimento Bruno Pereira do, « Gentrificação na Zona Portuária do Rio de Janeiro: Deslocamentos Habitacionais e Hiper Precificação da Terra Urbana », *Caderno Prudentino de Geografia*, vol. 1, n° 41, 2019, p. 45-64. Consulté le 20 juillet 2021. URL: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/cpg/article/view/5716>

²⁰⁰ Smith Neil, « Toward a theory of gentrification: A back to the city movement by capital, not people », *Journal of the American Planning Association*, 45 vol., n° 4, 1979. p.538- 548.

²⁰¹ Souza Marcelo Lopes de, Site web officiel *Passa Palavra*, « O direito ao Centro da cidade ». Mis en ligne le 03 avril 2011, consulté le 20 juillet 2021. URL : <http://passapalavra.info/?p=37960>

²⁰² « (...) o conceito de renovação urbana esteve sempre associado à substituição de funções e à recuperação do valor do solo de áreas “degradadas”, através da utilização de modelos formais reprodutores de ordens inovadoras, exógenas e progressistas. Com efeito, a renovação urbana corresponde a uma aspiração de modernização e de transição na vocação econômica do lugar incorporada por determinado agente social e político. » Compans Rosa, « Parceria Público-Privado na Renovação Urbana da Zona Portuária do Rio de Janeiro », *Cadernos IPPUR*, année 12, n° 1, 1998, p. 79-105, ici p. 91.

Ainsi, ce qui s'est réellement produit, a été la surévaluation des terres par l'expulsion des résidents et l'implantation de structures orientées vers le tourisme telles que des hôtels, des musées et des bureaux.²⁰³ Selon l'architecte, urbaniste et docteur en géographie Fernanda Ester Sánchez Garcia²⁰⁴, les premières actions mises en pratique ont été les déménagements de logements à faible revenu, notamment ceux qui occupaient des bâtiments par le biais de l'usucapion et qui étaient gérés par des ONG, telles que: l'Occupation *Casarão Azul* (Occupation Maison Blue, où se trouve actuellement la peinture murale de l'artiste Kobra), l'Occupation *Zumbi dos Palmares* (près de la *Praça Mauá*), l'Occupation *Flor do Asfalto* (Occupation Fleur de l'Asphalte, qui occupait le terrain sur lequel a été construit l'édifice AQWA), l'Occupation *Quilombo das Guerreiras* (Occupation *Quilombo* des Guerriers, l'Occupation *Machado de Assis*, entre autres, dont les bâtiments restent vides. En outre, la démolition de 832 maisons au colline *Providência* était prévue, dont 120 ont effectivement été supprimées.

D'une manière générale, les modernisations du *Porto Maravilha* ne visaient que les parties du port qui avaient déjà fait l'objet d'une rénovation urbaine au XXe siècle. En effet, depuis les années 1980, ces parties étaient totalement à la disposition du marché immobilier pour des objectifs de rénovation, à condition qu'elles soient financées par des capitaux privés.²⁰⁵

Selon le rapport de caractérisation du projet *Porto Maravilha*²⁰⁶ les images de présentation du dossier créés par la mairie de Rio de Janeiro²⁰⁷ : à Santo Cristo et dans les environs de la gare *Barão de Mauá*, le projet comprenait l'amélioration des infrastructures du réseau d'approvisionnement en eau, de drainage des eaux usées et des eaux pluviales, un système de traitement des eaux du canal Mangue (qui suit l'axe de l'avenue Francisco Bicalho), la plantation d'arbres et la création d'une piste cyclable de

²⁰³ Gianella Letícia de Carvalho, « A produção histórica do espaço portuário da cidade do Rio de Janeiro e o projeto Porto Maravilha », *Espaço e Economia: Revista Brasileira de Geografia Econômica*, ano II, n° 3, 2013, 16 p. Mis en ligne le 19 décembre 2013, consulté le 20 juillet 2021. URL: <https://journals.openedition.org/espacoconomia/445#tocto1n1>

²⁰⁴ Site web officiel du Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Rio de Janeiro, « Pesquisadoras da UFF falam sobre as remoções da zona portuária do Rio ». Mis en ligne le 25 octobre 2018, consulte le 21 juillet 2021. URL: <https://www.caurj.gov.br/pesquisadoras-da-uff-falam-sobre-as-remocoes-da-zona-portuaria-do-rio/>

²⁰⁵ Compans Rosa, « Parceria Público-Privado na Renovação Urbana da Zona Portuária do Rio de Janeiro », *Cadernos IPPUR*, année 12, n° 1, 1998, p. 79-105.

²⁰⁶ Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio, « Caracterização do Empreendimento », rapport réalisé en 2009, 3 vol. 49 p. URL: <https://portomaravilha.com.br/conteudo/estudos/impacto-avizinhaca/III.%20Caracterizacao%20do%20Empreendimento.pdf>

²⁰⁷ Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro, « Projeto Porto Maravilha », rapport réalisé en 2009, 57 p. URL: <https://pt.slideshare.net/viniciusmoro/projeto-porto-maravilha>

17 km de long²⁰⁸, qui relierait la gare à diverses parties des quartiers de Saúde, Gamboa et Santo Cristo (image 16).

En outre, le projet prévoyait également la division des lots situés de deux côtés de l'Avenida Francisco Bicalho, avec la suppression des structures de l'ancienne gare *Praia Formosa*. La gare serait remplacée pour les édifices commerciaux, avec la possibilité de construire des tours jusqu'à 150 m de haut (images 17 et 18). Toutes ces interventions autour de la gare *Leopoldina* bénéficieraient d'un investissement de 800 millions de *reais* (environ 131 millions d'euros) et devraient être achevées en 2020.²⁰⁹ Cependant, jusqu'à présent, aucune des interventions mentionnées dans les alentours de la gare n'a été réellement mise en pratique.

Le projet *Porto do Maravilha* comprenait également la restauration de certaines structures de la période industrielle de Rio de Janeiro, notamment les bâtiments de l'ancienne gare *Marítima da Gamboa*, qui ont été restaurés entre 2012 et 2014 par le cabinet d'architecture *Muda Arquitetura* et l'entreprise de construction *Copa Engenharia*.²¹⁰ Le projet prévoyait une utilisation culturelle de l'espace, comme des fêtes, des concerts de musique et des activités gastronomiques.²¹¹ En réalité, les bâtiments ont été intégrés au village olympique de Gamboa et ont commencé à servir de salles de sport pour les enfants et les adolescents, avec des cours de ballet, de judo et de tennis de table, entre autres.²¹²

La frénésie générée par la spéculation immobilière a également influencé les propriétaires de certains bâtiments industriels, qui ont pris des initiatives pour les restaurer ou mettre en œuvre de nouvelles utilisations, comme ce fut le cas pour la *Fábrica Bhering* (Usine Bhering) et le *Moinho Fluminense* (Moulin *Fluminense*). La première, qui appartient à l'entrepreneur Ruy Barreto, est une ancienne chocolaterie qui a été inaugurée en 1906, mais dont le bâtiment situé dans le quartier de Santo Cristo a ouvert ses portes dans les années 1930.²¹³ L'usine a poursuivi son activité jusqu'à la fin des années 1980,

²⁰⁸ Site web officiel du *Porto Maravilha*, « Porto Maravilha e os Desafios da Nova Mobilidade Urbana ». Consulté le 23 juillet 2021. URL : <https://portomaravilha.com.br/artigosdetalhes/cod/17>

²⁰⁹ Site web officiel du *Diário do Porto*, « Reurbanização da Francisco Bicalho fica de fora da PPP Porto Maravilha até 2019 ». Mis en ligne le 28 août 2018, consulté le 23 juillet 2021. URL : <https://diariodoporto.com.br/francisco-bicalho-fica-de-fora-da-ppp-porto-maravilha/>

²¹⁰ Site web officiel *Revista Projeto*, « Restauro: Operação Urbana Porto Maravilha, Rio de Janeiro ». Mis en ligne le 24 septembre 2014, consulté le 23 juillet 2021. URL : <https://revistaprojeto.com.br/acervo/operacao-urbana-porto-maravilha-rio-janeiro-2014/>

²¹¹ Site web officiel *Muda Arquitetura*, « Galpões da Vila Olímpica ». Consulté le 23 juillet 2021. URL : <http://mudaarquitetura.com.br/projeto/galpoes-vila-olimpica-da-gamboa/>

²¹² Site web officiel *Prefeitura do Rio de Janeiro*, « Vila Olímpica da Gamboa ». Consulté le 23 juillet 2021. URL : <http://www.rio.rj.gov.br/web/sme/exibeconteudo?id=6755983>

²¹³ Bordenave Geisa, « A “Antiga Fábrica da Bhering” e o Projeto de “Revitalização” da Zona Portuária do Rio de Janeiro », *Intratextos*, vol. 9, n° 1, 2018, p.47-62. Consulté le 23 juillet 2021. URL : <https://www.e->

date à laquelle elle a cessé de produire des dérivés du café et du cacao et à partir de laquelle sa structure a été utilisée pour la production et la vente de repas pour les écoles publiques.

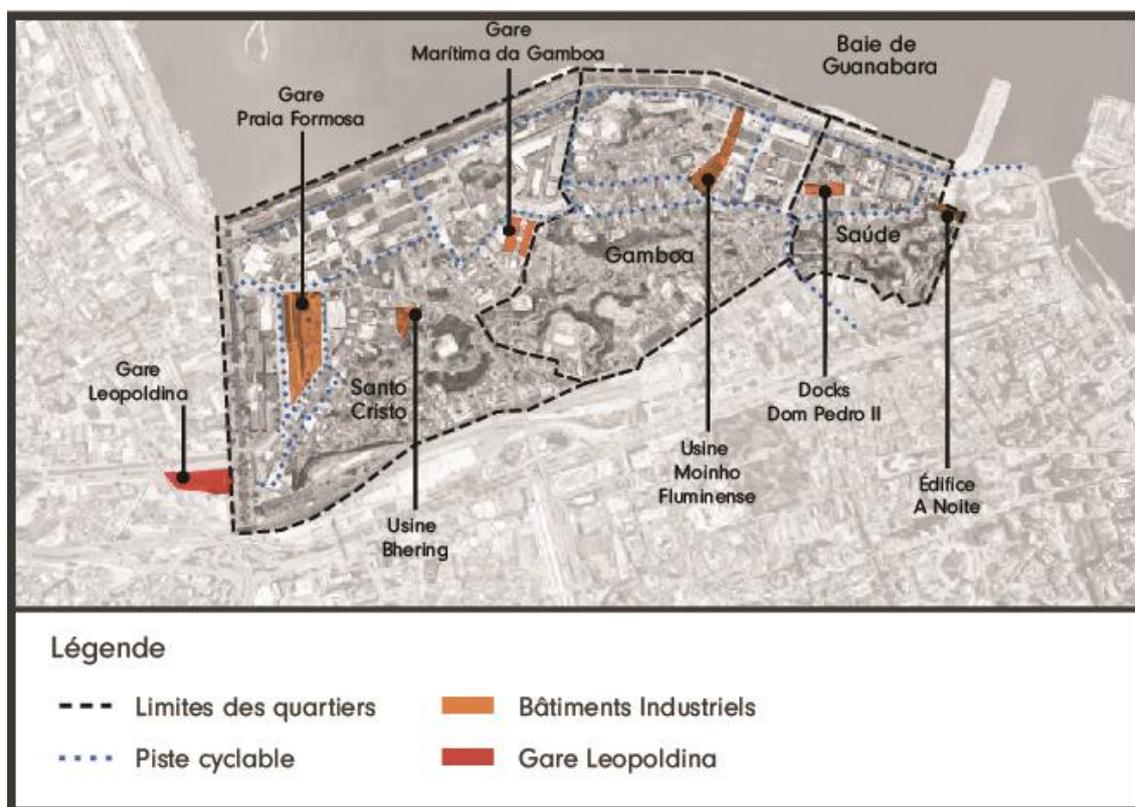


Image 16: Monique Silva, *Schéma de la piste cyclable proposée pour le Porto Maravilha, avec identification de la gare Leopoldina et d'autres bâtiments industriels*, 2021, basé sur la carte du Site web officiel Porto Maravilha, Rio de Janeiro, s.d. URL : <https://portomaravilha.com.br/ciclovias>

Toutefois, en raison des difficultés économiques rencontrées après la mise en œuvre du plan de stabilisation économique du président Fernando Collor de Mello en 1991, l'usine a interrompu ses activités. Ce n'est qu'en 2005 que l'entrepreneur Ruy Barreiro a eu l'idée de louer les espaces du bâtiment à des artistes plasticiens et à des petites entreprises.²¹⁴ Aujourd'hui, l'usine *Bhering* abrite également des restaurants, des bureaux d'architectes, des ateliers de céramique, des librairies, et promeut des événements gastronomiques et musicaux le week-end. Ainsi, le *Bhering* est un centre culturel important de la ville de Rio de Janeiro.²¹⁵

publicacoes.uerj.br/index.php/intratextos/article/view/34057

²¹⁴ Candida Simone, « Encontros de domingo : o empresário que fez da Bhering uma fábrica de arte », *O Globo Rio*. Mis en ligne le 19 octobre 2014, consulté le 23 juillet 2021. URL: <https://oglobo.globo.com/rio/encontros-de-domingo-empresario-que-fez-da-bhering-uma-fabrica-de-arte-14292251>

²¹⁵ Bartaburu Xavier, « Do grão ao pão. Farinha de Trigo », rapport réalisé pour l'Associação Brasileira da Indústria do Trigo, 2016, 104 p.

Toutefois, le bâtiment n'a jamais fait l'objet de travaux de restauration. D'une part, cela a permis de préserver une grande partie de sa matérialité et de sa spatialité, notamment les machines de l'ancienne production de chocolat, qui se trouvent toujours dans les couloirs. D'autre part, l'absence de contrôle et de projet général de conservation a rendu possible des interventions spontanées qui ont mis le bâtiment en danger: l'installation de climatiseurs et de nouveaux points d'éclairage, par exemple.

Le *Moinho Fluminense*, à son tour, est l'unité de mouture du blé qui est restée en activité le plus longtemps au Brésil. Le moulin a été inauguré en 1887, par les frères Carlos et Leopoldo Gianelli. En 1914, l'entreprise est intégrée au groupe *Bunge Y Born*, qui la gère jusqu'en 2016, date à laquelle *Moinho Fluminense* a fermé ses portes.²¹⁶

Le complexe de bâtiments occupe une superficie de 1,03 hectares et comprend toutes les étapes de gestion, de production et de stockage de la farine, qui sont réparties entre les structures suivantes : l'administration, le bâtiment de la moulange, le bâtiment de l'ensachage, deux entrepôts et 5 silos. Tous ces édifices ont été restaurés en 2011 et en 2015.²¹⁷

La fermeture de l'usine et la relocalisation des activités dans le quartier de Bangú ont directement affecté la population des quartiers de Saúde, Gamboa et Santo Cristo. Les petits commerces et restaurants autour de l'usine ont souffert de la baisse des ventes, car les employés de l'usine étaient ses principaux clients.

En 2019, l'ensemble du Moulin a été vendu à la compagnie *Autonomy Investments and Affiliates* pour 125 millions de reais (environ 21 millions d'euros).²¹⁸ Cependant, le groupe de bâtiments est resté inoccupé jusqu'à récemment, lorsqu'il a été occupé par la *Junta Local*.²¹⁹

Il s'agit d'une petite entreprise qui a émergé en 2014 en organisant des marchés de rue axés sur la vente de produits biologiques. Quelque temps plus tard, ils ont ouvert un

²¹⁶ Centro de Memória Bunge, « Histórico Moinho Fluminense », rapport réalisé pour le Centro de Memória Bunge, s.d., 15 p.

²¹⁷ Rocha Nathalia, « Restauração do Patrimônio Histórico do Moinho Fluminense », *Lattam Boletim ICCROM*, t. 1, n°. 1, 2015. Mis en ligne le juin 2015, consulté le 25 avril 2020. URL: <http://atelierdarchi.com.br/wp-content/uploads/2015/06/01-Bolet%C3%ADn-LATAM.pdf>

²¹⁸ Altino Lucas, « Moinho Fluminense é vendido e gera expectativa sobre a nova etapa de revitalização do Porto », *O Globo*. Mis en ligne le 17 juillet 2019, consulté le 26 juillet 2021. URL: <https://oglobo.globo.com/rio/moinho-fluminense-vendido-gera-expectativa-sobre-nova-etapa-de-revitalizacao-do-porto-23814612>

²¹⁹ *Junta Local* est une petite entreprise qui travaille avec des producteurs d'aliments biologiques et promeut les marchés de rue et les événements gastronomiques à Rio de Janeiro. Ils ont également un restaurant au quartier de Botafogo. Breves Livia, « Junta Local ocupa espaço histórico na Gamboa e terá horta comunitária », *O Globo*. Mis en ligne le 19 juillet 2021, consulté le 26 juillet 2021. URL: <https://oglobo.globo.com/ela/gastronomia/junta-local-ocupa-espaco-historico-na-gamboa-tera-ate-horta-comunitaria-25113550>

restaurant dans le quartier de Botafogo et ont commencé à effectuer des livraisons de produits par le biais de commandes sur une plateforme en ligne.²²⁰ Malgré la promotion d'un discours sur la durabilité, les marchés n'ont lieu que dans les quartiers riches de la ville de Rio de Janeiro. Les produits vendus s'adressent à un consommateur à fort pouvoir d'achat, ce qui ne correspond pas à la réalité de la plupart des habitants des quartiers portuaires.

Il est clair que l'intention des investissements réalisés pendant et après les grands événements sportifs n'était pas de répondre aux besoins de la population locale ou de satisfaire les demandes fondamentales d'amélioration des infrastructures de la ville. En fait, l'intention était de promouvoir les zones centrales sur la base de la marchandisation du patrimoine culturel. Par conséquent, une grande partie de la population locale a été obligée de se déplacer vers d'autres quartiers de la ville, à la fois en raison des déménagements effectués pour faire place à de nouveaux développements et de la surévaluation des terrains, qui ont entraîné une augmentation des prix de 400%.²²¹

Tout ce processus de « revitalisation » de la zone portuaire s'inscrit parfaitement dans le concept que Ruth Glass²²² a défini comme la « gentrification ». Ce que vit la zone portuaire de Rio de Janeiro depuis les propositions lancées dans les années 80, ce sont donc des tentatives de remplacement du profil socio-économique de la population qui occupe ces quartiers. À cette fin, des investissements ont été réalisés en matière de restructuration urbaine dans des espaces considérés comme marginalisés et stigmatisés. Ces investissements, à leur tour, visent à étendre la circulation du capital dans les quartiers, sans tenir compte des relations sociales, économiques, culturelles et mémorielles préexistantes.

En ce qui concerne les quartiers de Saúde, Gamboa et Santo Cristo, les relations de mémoire et d'appartenance au lieu ont déjà été très bien définies et sont constamment revisitées par la population locale, notamment en ce qui concerne la culture africaine. Nous avons, par exemple, la reconnaissance de la Quai du Valongo comme site du patrimoine mondial, en 2018. La cérémonie de lavage du Quai a lieu depuis 2012 et

²²⁰ Infante Maisa, « Em quatro anos, a Junta Local cresceu e encontrou um modelo sustentável sem abrir mão dos valores », *Projeto Draft*. Mis en ligne le 06 novembre 2019, consulté le 26 juillet 2021. URL: <https://www.projtodraft.com/em-quatro-anos-a-junta-local-cresceu-e-encontrou-um-modelo-sustentavel-sem-abrir-mao-dos-valores/>

²²¹ FERNANDES Nelson de Nóbrega, « Capitalismo de Morfologia Urbana na Longa Duração: Rio de Janeiro (Século XVIII-XXI) », *Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 7 vol., n° 270 (56), 2008, 16 p. Consulté le 20 juillet 2021. URL: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-270/sn-270-56.htm>

²²² Glass Ruth, *London: Aspects of Change*, London, MacGibbon & Kee, 1964.

constitue une importante tradition afro-brésilienne, reconnue par la Loi Municipale n° 5.820 / 2014.²²³

En outre, les anciens entrepôts *Dom Pedro II* seront restaurés par l'Institut national du patrimoine historique et artistique et abriteront le centre d'interprétation du Quai du Valongo.²²⁴ Ce bâtiment, construit en 1855 et conçu par l'ingénieur André Rebouças, a été une marque dans le processus d'industrialisation du port et le moment où le système ferroviaire a été introduit au Brésil.

Ainsi, outre l'entrepôts *Dom Pedro II*, d'autres anciens bâtiments industriels peuvent être reconvertis à des fins réellement utiles à la population. Comme nous l'avons vu, les quartiers portuaires ont une faible densité de population et ont subi des pressions à différents moments de l'histoire, ce qui rend évidente la demande de logements, en particulier de logements sociaux. Par conséquent, l'augmentation du nombre d'habitants dans la région créera la nécessité d'augmenter le nombre d'écoles, d'hôpitaux, de centres de loisirs et d'autres services de base.

La plupart des bâtiments mis à disposition par le gouvernement pour la proposition préalable au *Porto Maravilha* sont toujours vacants. À cela s'ajoute, par exemple, l'édifice *A Noite*, qui a été le premier gratte-ciel d'Amérique latine.²²⁵ Ce bâtiment appartient au gouvernement fédéral et son potentiel de reconversion en logements a déjà été reconnu par la municipalité de Rio de Janeiro.²²⁶ La gare *Leopoldina* elle-même, qui est encore inoccupée, a déjà fait l'objet d'études pour accueillir le Musée National du Train.²²⁷

En conclusion, il est possible de développer des projets qui minimisent les actions déjà mises en pratique, qui se concentrent sur les besoins de la population locale et qui favorisent la reconnaissance de la valeur du patrimoine, notamment les témoignages du processus d'industrialisation de la ville de Rio de Janeiro. Le patrimoine historique et culturel joue un rôle essentiel dans l'articulation de ces propositions : l'existence d'une

²²³ Site web officiel *Prefeitura do Rio de Janeiro*, « Prefeitura celebra a 10ª lavagem do Cais do Valongo ». Mis en ligne le 10 juillet 2021, consulté le 26 juillet 2021. URL: <https://prefeitura.rio/cultura/prefeitura-celebra-a-10a-lavagem-do-cais-do-valongo/>

²²⁴ Site web officiel *Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, « Iniciado projeto executivo para a instalação do Centro de Interpretação do Cais do Valongo ». Mis en ligne le 23 novembre 2020, consulté le 26 juillet 2021. URL: <http://portal.iphan.gov.br/noticias/detalhes/5840/iniciado-projeto-executivo-para-a-instalacao-do-centro-de-interpretacao-do-cais-do-valongo>

²²⁵ Pena Joyce et Kosinski Ricardo, « Processo de Tombamento n 1648-T-12: Edifício “A Noite”, Localizado na Praça Mauá, n 7, no Município do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro», rapport réalisé pour le Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2013, 385 p.

²²⁶ Site web officiel du journal *O Globo*, « Prefeitura do Rio sanciona projeto Reviver Centro ». Mis en ligne le 14 juillet 2021, consulté le 26 juillet 2021. URL: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2021/07/14/prefeitura-do-rio-sanciona-projeto-reviver-centro.ghtml>

²²⁷ Ministério dos Transportes, Secretaria de Política Nacional de Transportes et Universidade Federal de Santa Catarina, « Revitalização do Patrimônio Histórico Ferroviário: Museu Ferroviário Nacional », rapport réalisé en 2012, 460 p.

structure déjà conçue réduit les investissements initiaux, même si elle nécessite des travaux de conservation et de restauration, l'identification et le renforcement des relations de la communauté locale avec le patrimoine contribuent également à sa préservation, tandis que les biens immobiliers construits peuvent être reconvertis en usages répondant aux demandes des habitants.

Malgré tous ces facteurs favorables, les interventions visant à proposer de nouvelles utilisations des bâtiments historique nécessitent une étude approfondie de ces derniers. Ces analyses visent à rassembler un maximum d'informations sur le bien, afin que la proposition soit conforme à la vocation de l'édifice et respecte ses aspects physiques et mémoriel. Ainsi, dans le prochain chapitre, nous analyserons les contextes historique, politique, administratif et économique de la construction de la gare *Leopoldina*, ainsi que les changements physiques et d'utilisation auxquels elle a été soumise.

CHAPITRE 2

LA CONSTRUCTION ET L'ÉVOLUTION DE LA GARE LEOPOLDINA

1. L'ENCADREMENT HISTORIQUE DE LA CONSTRUCTION DE LA GARE LEOPOLDINA

L'idée de construire une gare qui servirait de point de départ au *The Leopoldina Railway* dans la ville de Rio de Janeiro était évoquée depuis 1898²²⁸, c'est-à-dire un an après que l'ancien *Estrada de Ferro Leopoldina* ait vu son capital et sa gestion transférés à des créanciers anglais.²²⁹ Nous avons déjà exploré dans le chapitre précédent les problèmes généraux qui ont entravé l'accomplissement des travaux de la gare de départ de la compagnie *Leopoldina* dans un contexte plus global. Ainsi, dans cette partie du travail, nous chercherons à examiner à une échelle plus approximative les encadrements qui ont retardé ainsi que ceux qui ont permis la construction de la gare *Barão de Mauá* (également appelée gare *Leopoldina*), inaugurée en 1926.

Comme indiqué dans le chapitre précédent, la *Estrada de Ferro Leopoldina* a élargi son réseau sur le territoire brésilien à partir de l'agglomération et de l'incorporation de plusieurs lignes ferroviaires. Cette pratique était courante dans l'entreprise depuis le début des années 1870.

Afin de dresser un tableau général de la dimension que ces incorporations ont représenté pour la compagnie *Leopoldina*, il convient de mentionner qu'en 1877, le tronçon initialement prévu par l'entreprise a été inauguré, reliant Porto Novo de Cunha à la ville de Leopoldina, dans l'État de Minas Gerais. Ce tronçon représentait un total de près de 120 kilomètres dans la composition du réseau de la compagnie.²³⁰

²²⁸ Site web officiel de l'Arquivo Nacional, *Diretório Brasil de Arquivos, Dibrarq*, « The Leopoldina Railway ». Consulté le 29 mars 2021. URL : <http://dibrarq.arquivonacional.gov.br/index.php/leopoldina-railway-company-limited>

²²⁹ Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Conselho Nacional de Geografia, « I Centenário das Ferrovias Brasileiras », rapport réalisé en 1954, 419p.

²³⁰ Siqueira Edmundo, *Resumo Histórico de The Leopoldina Railway Co. Ltd.*, Rio de Janeiro, Gráfica Editora Carioca, 1938.

En 1886, la *Leopoldina* a annexé à son conglomérat la *The Rio de Janeiro Northern Railway Company*, ce qui lui a permis d'opérer également dans le transport de produits et de passagers dans la capitale de la Cour. En 1891, son réseau atteignait une extension totale de 2.127 kilomètres, dont 1.246 kilomètres dans l'actuel état de Rio de Janeiro.²³¹

À partir de 1895, la société *Leopoldina* est confrontée à une grave crise et, en 1897, elle devient gérée et exploitée par des actionnaires britanniques.²³² La société a ensuite été rebaptisée *The Leopoldina Railway Co. Ltd.* L'année suivante, elle a reçu l'autorisation de construire une gare plus proche du centre de la ville de Rio de Janeiro.²³³ De cette façon, la compagnie aurait plus d'autonomie et offrirait plus de confort à ses passagers, car jusqu'alors il fallait faire des correspondances à la gare *São Francisco Xavier*, qui appartenait à la *Estrada de Ferro Dom Pedro II*.²³⁴

L'incorporation des lignes d'autres compagnies a causé de nombreux problèmes à *Leopoldina Railway*: les différences d'écartement des voies rendaient difficile la connexion des branches, en outre, les composants des lignes, tels que les ponts et les tunnels, étaient en mauvais état et nécessitaient des interventions. Par conséquent, la priorité et le plus grand défi de la nouvelle administration de la *Leopoldina* était l'homogénéisation du système, une mesure qui devait être mise en pratique de toute urgence, afin que l'exploitation des lignes soit rentable.²³⁵

Tous ces facteurs, ainsi que les travaux de réaménagement du port de Rio de Janeiro à la fin du XIXe siècle, ont obligé les directeurs de la *Leopoldina* à reporter les plans de construction de la nouvelle gare.²³⁶

En 1907, le chemin de fer *Leopoldina* a terminé les travaux d'amélioration et de régularisation des services et a pu reprendre les anciens projets d'expansion, qui comprenaient l'extension de la ligne jusqu'au port de Rio de Janeiro et la construction d'une gare de départ. À partir de cette période, la situation de la *Leopoldina* commence à s'améliorer : selon les rapports du président de la compagnie à l'époque, Robert Benson, environ £ 6.000.000 ont été investis pour offrir au public brésilien un service de qualité.²³⁷

²³¹ Rodriguez Hélio Suevo, *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro: o resgate de sua memória*, Rio de Janeiro, Memória do Trem, 2004.

²³² Gerson Brasil, *História das Ruas do Rio*, Rio de Janeiro, Bem-te-vi, 2015.

²³³ Site web officiel de l'Arquivo Nacional, *Diretório Brasil de Arquivos, Dibrarq*. Consulté le 29 mars 2021. URL : <http://dibrarq.arquivonacional.gov.br/index.php/leopoldina-railway-company-limited>

²³⁴ Ibidem.

²³⁵ Soukef Jr. Antonio, *Leopoldina Railway: 150 anos de ferrovia no Brasil*, São Paulo, Diaeto, 2005.

²³⁶ Gerson Brasil, *História das Ruas do Rio*, Rio de Janeiro, Bem-te-vi, 2015.

²³⁷ Soukef Jr. Antonio, *Leopoldina Railway: 150 anos de ferrovia no Brasil*, São Paulo, Diaeto, 2005., p.65. Citation originel: « (...) Foram gastos cerca de dez anos e £6,000,000 de dinheiro inglês, para dar ao público brasileiro um serviço bom e seguro. »

Deux ans plus tard, grâce au Décret n° 7429 du 29 juillet 1909, la société a acquis le privilège de construire l'extension de la ligne nord (anciennement *The Rio de Janeiro Northway Company*) jusqu'au port de Rio de Janeiro et avec la possibilité de l'étendre jusqu'à Prainha (l'actuel quartier Saúde). En 1910, les études définitives pour l'extension susmentionnée ont été approuvées, en vertu du Décret n° 7905 du 17 mars 1910. Ce document prévoyait la construction de la nouvelle gare et d'une structure qui traverserait le *Canal do Mangue*.²³⁸

Cependant, une fois encore, les plans n'ont pas pu se concrétiser. Des difficultés financières ont à nouveau ébranlé la *Leopoldina*, notamment en ce qui concernait l'acquisition de matériel.²³⁹ De plus, en raison de la concurrence entre les routes et de l'interconnexion des branches, des conflits d'intérêts avec la *Estrada de Ferro Central do Brasil* sont apparus. En réponse, la *Central do Brasil*, propriétaire d'une grande partie des nouveaux terrains portuaires, a décidé d'imposer un embargo à *Leopoldina* pour la location de terrains.²⁴⁰

De plus, la crise financière traversée par l'entreprise a affecté les salaires des employés, qui étaient déjà confrontés à de terribles conditions de travail. Par conséquent, au début de l'année 1920, les employés se sont mis en grève et ont utilisé les cours de la gare de *Praia Formosa* comme base de leurs manifestations.²⁴¹

Le mécontentement à l'égard de l'entreprise ne se limitait pas aux employés : les passagers, surtout les plus pauvres, souffraient des conditions précaires des trains et de la saturation du système. Plusieurs journaux de l'époque ont enregistré les demandes d'amélioration du trafic de passagers et de réduction des tarifs pour le transport des denrées alimentaires (qui affectaient les prix des produits pour les consommateurs finaux).

Nous pouvons mentionner, par exemple, un article publié en 1923 dans le journal *Correio do Amanhã*, intitulé « *Por que usar de tolerância com a Leopoldina ?* » (Pourquoi tolérer la *Leopoldina* ?). Dans ce document, il est indiqué qu'avec le soutien du gouvernement, la *Leopoldina* a conservé ses profits, ignorant les critiques et les appels de la population concernant les services fournis par l'entreprise. Dans un autre passage du

²³⁸ Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, « n° 7.905 de 17 de março de 1910 », Diário Oficial, consulté le 30 avril 2021. URL: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-7905-17-marco-1910-527832-publicacaooriginal-1-pe.html>

²³⁹ Rodriguez Hélio Suevo, *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro: o resgate de sua memória*, Rio de Janeiro, Memória do Trem, 2004.

²⁴⁰ Soukef Jr. Antonio, *Leopoldina Railway: 150 anos de ferrovia no Brasil*, São Paulo, Diaeto, 2005.

²⁴¹ Auteur inconnu, « A polícia garante a estação de Praia Formosa », *Correio da Manhã*, n° 7.686, 1920, p. 4.

texte, l'auteur poursuit de manière passionnée et insistante : mais n'y a-t-il pas quelqu'un avec une forte impulsion, basée sur la raison, sur le droit, sur les lois de l'humanité, quand ce n'est pas dans les codes, qui puisse obliger la *Leopoldina* à condescendre, à respecter les droits sacrés des pauvres ?²⁴²

Finalement, après une forte pression des autorités publiques, des employés de la compagnie, des passagers et des médias, les travaux pour la construction de la gare ont commencé en 1924. L'entreprise chargée de l'exécution était *Scott & Urner Engenharia e Construções Ltda*, et la supervision était assurée par les ingénieurs Emygdio Berutto et Cesar Grilho, représentant respectivement le *Leopoldina Railway* et le *Ministério da Viação* (Ministère du Transport).²⁴³ Pour développer le projet architectural, le bureau *Prentice & Floderer* a été engagé, dont les partenaires étaient l'écossais Robert Russel Prentice (1883-1960) et l'autrichien Anton Benjamin Floderer (1884-1972).

En 1925, les travaux de la future gare *Barão de Mauá* progressaient : les structures en fer de l'aile gauche et du rez-de-chaussée du volume central avaient été érigées et une partie des plateformes d'embarquement étaient en cours de construction.²⁴⁴ Le terrain choisi était situé sur la rive gauche du *Canal do Mangue*, près des quais et de la gare de *Praia Formosa*, qui avait été achevée en 1911 et appartenait également à *Leopoldina Railway*.

Même lorsque la compagnie *Leopoldina* a enfin pu commencer à construire sa gare, les choses ne se sont pas déroulées comme prévu. Au début de l'année 1926, le gouvernement de la ville de Rio de Janeiro a mis un embargo sur les travaux pendant plusieurs semaines, car il était allégué que les activités interféreraient avec la circulation entre le centre-ville et le quartier de São Cristóvão, en raison de la fermeture de la rue Figueira de Mello.²⁴⁵

Selon le journal *Correio do Amanhã*, daté de 1926, les gouvernements fédéral et municipal ont signé un accord pour fermer et exproprier le tronçon entre la rue Coronel Figueira de Mello, la rue Francisco Eugênio et le viaduc sur la *Estrada de Ferro Central do Brasil*, afin de faire de la place pour les plateformes de la gare *Barão de Mauá*. Ces plates-formes avaient besoin de cet espace car elles allaient se connecter aux lignes de la *Leopoldina Railway* et aux embranchements *Rio D'Ouro*, *Auxiliar* et *Theresópolis*, qui

²⁴² « (...) mas não haverá quem de pulso forte, estribado na razão, no direito, nas leis da humanidade, quando não nas dos códigos, possa compelir a Leopoldina a condescender, a respeitar os direitos sagrados do pobre ? ». Auteur inconnu, « Por que usar de tolerância com a Leopoldina? », *Correio da Manhã*, n° 8.946, 1923, p. 3.

²⁴³ Auteur inconnu, « A inauguração da estação Barão de Mauá », *O Imparcial*, n° 5.722, 1926, p. 2.

²⁴⁴ Auteur inconnu, « Estrada de Ferro Leopoldina », *Revista das Estradas de Ferro*, n° 24, 1926, p. 773.

²⁴⁵ Auteur inconnu, « A Nova Estação da Leopoldina », *Jornal do Brasil*, n° 30, 1926, p. 6.

appartenaient à la *Estrada de Ferro Central do Brasil* (tous avec des écartements de 1,00m).²⁴⁶

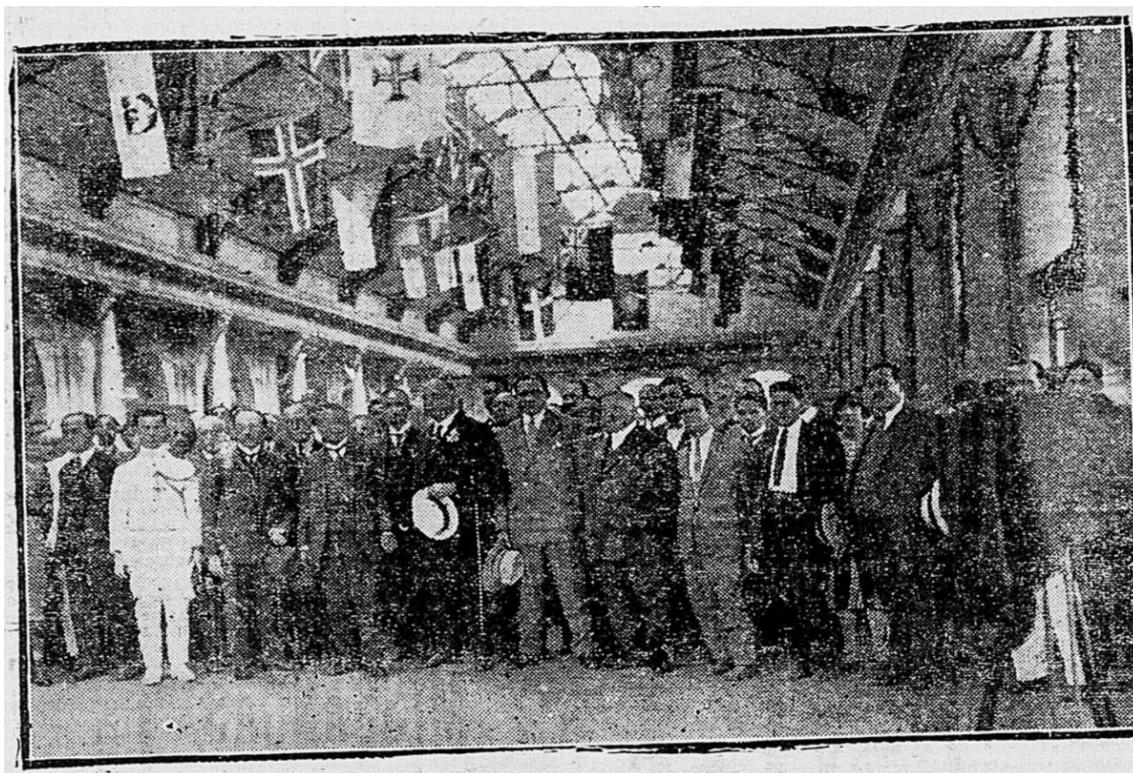


Image 17 : Auteur inconnu, *Personnes non identifiées lors de l'inauguration de la gare Barão de Mauá, à l'intérieur du hall principal de la gare*, « Um aspecto dos convidados tirado dentro da gare ». Photographie, journal *Gazeta de Notícias*, n° 256, 1926, p. 6.

Enfin, le 6 novembre 1926, la gare *Barão de Mauá* a été partiellement inaugurée (image 17), dans la mesure où seulement le rez-de-chaussée était achevé.²⁴⁷ Comme rapportait au journal *Gazeta de Notícias*, la gare *Barão de Mauá* présentait un aspect de confort et de grandeur. Parmi les personnes présentes à l'inauguration figuraient l'ambassadeur d'Angleterre, des représentants du président du Brésil, le chef de la police, le ministre du transport, Francisco de Sá, des directeurs de la compagnie *Leopoldina*, comme le commissaire général Charles William Bane, parmi d'autres personnalités de l'époque.²⁴⁸

²⁴⁶ Auteur inconnu, « Fechamento da Rua Figueira de Mello: Detalhes do acordo firmado entre os governos federal e municipal », *Correio do Amanhã*, n° 9.567, 1926, p. 2.

²⁴⁷ Auteur inconnu, « The Leopoldina Ry. Co. Ltd. », *Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas*, n° 1, 1926, p. 178.

²⁴⁸ Auteur inconnu, « A nova estação inicial da Leopoldina: Homenagem à memória do Barão de Mauá », *Gazeta de Notícias*, n° 256, 1926, p. 6.

2. LES ACTEURS : LES POLITICIENS, LES ENTREPRENEURS, LES ARCHITECTES ET LES INGÉNIEURS

Comme indiqué précédemment, la construction de la gare *Leopoldina* a été un long processus, qui a subi des retards successifs en raison de problèmes économiques et administratifs. Les premières tentatives de matérialisation de la gare ont commencé au XIXe siècle, mais n'ont été effectivement mises en pratique qu'au milieu du XXe siècle. Au cours de cette période, des changements radicaux sont intervenus dans la structure socio-économique, politique et même technologique du Brésil.

Ainsi, dans cette partie du travail, nous explorerons plus en profondeur les auteurs qui, de manière pertinente, directement ou indirectement, ont influencé le processus de construction de la gare *Leopoldina*. Nous avons l'intention d'identifier les enjeux qui ont déterminé les aspects morphologiques et spatiaux de la gare lors de son inauguration en 1926. Dans ce contexte, nous explorerons les connexions, les influences et les parcours académiques et professionnels de personnages insérés dans la sphère politique, administrative et de la conception du projet architectural liée à la gare.

En ce qui concerne le cadre politique, depuis 1889, le Brésil avait déjà été proclamé une république démocratique et la période allant jusqu'au 16 juillet 1934 est connue sous le nom de Première République.²⁴⁹ Il convient ici d'ouvrir une parenthèse sur l'organisation politique brésilienne de la Première République : les élections présidentielles ne sont pas exactement des choix faits démocratiquement par la population. À cette époque, le vote n'était pas secret, de sorte que la population votante était soumise à des menaces et à des paiements illicites, afin d'élire le candidat qui servait les intérêts des grands propriétaires fonciers et des hommes d'affaires.

Avec l'avènement de la République, des individus détenteurs d'argent et de pouvoir, ont établi que la présidence serait exercée par des candidats représentant São Paulo et Minas Gerais. Ainsi, le pays a été soumis aux accords conclus entre ces états, qui étaient les plus grands producteurs de café du Brésil et, par conséquent, détenaient les plus grands pouvoirs économiques à l'époque.²⁵⁰

²⁴⁹ Site web officiel *Câmara dos Deputados*, « A História da Câmara dos Deputados: 1ª República (15.11.1889 – 16.07.1934) ». Consulté le 08 juin 2021. URL: https://www2.camara.leg.br/a-camara/conheca/historia/Ex_presidentesCD_Republica/republica1.html

²⁵⁰ Negro Antonio Luigi et Brito Jonas, « A Primeira República muito além do café com leite », *Topoi*, 4 vol., n° 26, 2013, p. 197-201.

Ce système est connu sous le nom de « *Política do Café com Leite* » (Politique du Café au Lait), en vue que l'état de Minas Gerais, en plus d'être le deuxième principal producteur de café du pays, était également le premier producteur de produits laitiers.²⁵¹ Cet arrangement a été rompu en 1930, avec l'élection du *gaúcho*²⁵² Getúlio Vargas (1882-1954) par le biais d'un coup d'État militaire.²⁵³

L'année de la construction de la gare *Barão de Mauá* a commencé, en 1924, le président en exercice était Arthur da Silva Bernardes, élu le 15 novembre 1922.²⁵⁴ Bernardes est né le 8 août 1875, à Viçosa, dans l'état de Minas Gerais. En 1893, il a déménagé à Ouro Preto, alors capitale de Minas Gerais, pour poursuivre ses études.

En 1896, il s'inscrit comme étudiant auditeur à la *Faculdade Livre de Direito*, où il a obtenu un diplôme en sciences juridiques et sociales en 1900, étant le premier citoyen de Viçosa à obtenir un diplôme en droit.

La vie professionnelle d'Arthur Bernardes a débuté en 1899, lorsqu'il a commencé à travailler comme avocat pénaliste dans les tribunaux de sa ville natale avec son père, le procureur Antônio da Silva Bernardes²⁵⁵. Son insertion dans le monde politique est due à son mariage avec Clélia Vaz de Melo (1876-1972), qui était l'une des filles de l'avocat, agriculteur, homme d'affaires et alors sénateur de la République, Carlos Vaz de Melo (1842-1904). L'ascension politique d'Arthur Bernardes se produit à la suite du décès de son beau-père, ce qui l'amène à occuper divers postes à la direction d'entreprises et, par conséquent, lui fait gagner en notoriété auprès des membres de l'élite.

Le premier poste politique d'Arthur Bernardes a été celui de maire de Viçosa, en 1905. Deux ans plus tard, il devient représentant de la circonscription des municipalités de la *Zona da Mata*²⁵⁶, poste auquel il est réélu en 1915. Sa carrière politique a suivi une

²⁵¹ Oliveira Jainaina Florêncio, « Origens, desenvolvimento e aspectos do coronelismo », *Revista Sem Aspas*, 6 vol., n° 1, p. 74–84, 2017. Consulté le 08 juin 2021. URL : <https://periodicos.fclar.unesp.br/semaspas/article/view/10249>

²⁵² *Gaúcho* est le titre donné aux personnes nées dans l'état brésilien du Rio Grande do Sul.

²⁵³ *Site web officiel Biblioteca Nacional*, « O Fim da República do Café com Leite e a Revolução de 1932 ». Mis en ligne le 23 mai 2020, consulté le 15 juin 2021. URL: <https://www.bn.gov.br/acontece/noticias/2020/05/fim-republica-cafe-com-leite-revolucao-1932>

²⁵⁴ *Site web officiel Câmara dos Deputados*, « A História da Câmara dos Deputados: 1ª República (15.11.1889 – 16.07.1934) ». Consulté le 08 juin 2021. URL: https://www2.camara.leg.br/a-camara/conheca/historia/Ex_presidentesCD_Republica/republica1.html

²⁵⁵ Les informations concernant les dates de naissance et de décès font défaut.

²⁵⁶ « *Zona da Mata* » est le nom donné à la région qui, pendant la période coloniale, était considérée comme une réserve de vastes ressources naturelles. Elle était également utilisée comme une barrière naturelle pour empêcher les vols de minéraux dans la région aurifère de l'état de Minas Gerais. Elle constitue actuellement 142 municipalités de l'état de Minas, ayant subi un fort processus de déforestation dû à l'exploitation de sa flore, qui a été remplacée par des plantations de café. Netto Marcos Mergarejo et Diniz Alexandre M. A., « A Formação Geohistórica da Zona da Mata de Minas Gerais », *Raega*, n° 12, 2006, p. 21-34.

tendance ascendante et, en 1918, Bernardes est devenu président de l'État de Minas Gerais, le poste le plus élevé de la politique de Minas Gerais.

Comme indiqué précédemment, Bernardes a été élu président en 1922. Cette année s'insère dans une période très troublée, où les représentants de plusieurs états brésiliens, tels que Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro et Pernambuco, ont remis en cause le contrôle établi par São Paulo et Minas Gerais. Ainsi, l'un des principaux événements marquants de la présidence d'Arthur Bernardes a été les conflits établis entre le gouvernement et les noyaux rebelles, qui comprenaient des organisations militaires, des ouvriers, des membres de la bourgeoisie, des hommes d'affaires et des agriculteurs.²⁵⁷

En raison des manifestations croissantes, l'une des premières actions de Bernardes durant son mandat a été de déclarer l'état de siège dans l'État de Rio de Janeiro²⁵⁸, conformément au Décret n° 15.922 du 10 janvier 1923.²⁵⁹

Bernardes a affirmé que cet État ne reconnaissait pas son autorité et avait élu un représentant qui s'opposait à son gouvernement. En fait, lors des élections de 1922 pour le poste de gouverneur de Rio de Janeiro, les deux partis ont invoqué la fraude et proclamé l'élection de leurs candidats respectifs. D'un côté, Raul de Moraes Veiga (1878-1947), du *Partido Republicano do Rio de Janeiro* (Parti Républicain de Rio de Janeiro), soutenu par le candidat de l'opposition à la présidence, Nilo Peçanha (1867-1924).²⁶⁰ De l'autre côté se trouvait le candidat du *Partido Republicano Fluminense* (Parti Républicain de l'État de Rio de Janeiro), partisan du gouvernement Bernardes, Feliciano Pires de Abreu Sodré (1881-1945).²⁶¹

Ces affrontements n'ont été résolus qu'en 1923, grâce à l'intervention précitée. Cependant, ce n'est qu'en novembre 1926 que les mesures interventionnistes de Bernardes

²⁵⁷ Melin Mauro, « Artur Bernardes », *FGV CPDOC, Atlas Histórico do Brasil*. Consulté le 15 juin 2021. URL: <https://atlas.fgv.br/verbetes/artur-bernardes>

²⁵⁸ Sur le plan économique, cet embargo comprenait le transfert de la responsabilité de la défense du café de la capitale, Rio de Janeiro, à São Paulo. La responsabilité de la défense du café était un ensemble de dispositifs mis en œuvre par le gouvernement depuis la fin du XIXe siècle jusqu'en 1937, qui consistait à contrôler l'expansion des zones de plantation, la qualité des grains plantés et les niveaux d'accumulation de capital tout au long de la chaîne de production, de la culture à la commercialisation jusqu'au consommateur final, dans le territoire national ou pour l'exportation. Faleiros Rogério Naques et Nunes Ivanil, « A partir da Defesa Permanente: o Serviço de Defesa do Café do Espírito Santo entre 1927 e 1930 », présenté au Anais do 41º Encontro Nacional de Economia da ANPEC, Foz do Iguaçu, 2013. Consulté le 15 juin 2021. URL: https://www.anpec.org.br/encontro/2013/files_I/i3-eb700feed1ee881abfe688a84513b4ad.pdf

²⁵⁹ Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, « Decreto n° 15.922, de 10 de Janeiro de 1923 », *Diário Oficial*, consulté le 15 juin 2021. URL: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-15922-10-janeiro-1923-510462-publicacaooriginal-1-pe.html>

²⁶⁰ Lopes Raimundo Helio, « Veiga, Raul », *FGV CPDOC*, s.d. Consulté le 15 juin 2021. URL: <http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/VEIGA,%20Raul.pdf>

²⁶¹ Lopes Raimundo Helio, « Sodré, Feliciano », *FGV CPDOC*, s.d. Consulté le 15 juin 2021. URL: <http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/SODR%C3%89,%20Feliciano.pdf>

sont révoquées, grâce à la nomination du nouveau président, Washington Luís Pereira de Sousa (1869-1957).

À propos du gouverneur élu : Feliciano Sodré est né dans la ville de Macaé, dans l'état de Rio de Janeiro, le 30 septembre 1881. Sa carrière a commencé dans l'armée, lorsqu'il a rejoint les forces fédérales pendant la Guerre de Canudos²⁶². Au cours des combats, Sodré a été blessé et a dû retourner dans son état d'origine.

Cette année-là, il s'inscrit à la *Escola Militar da Praia Vermelha* (École Militaire de Praia Vermelha), à Rio de Janeiro, où il a suivi la formation d'état-major et d'ingénieur. En 1907, il est diplômé d'une licence en mathématiques et sciences physiques de la même institution. Sodré est resté dans l'armée jusqu'en 1926 et a atteint le grade de lieutenant-colonel.

Son entrée dans la sphère politique s'est faite grâce à sa relation avec le ministre de la Guerre, Hermes da Fonseca (1855-1923), qui l'a chargé de construire le fort de la ville de Macaé. Pendant les travaux de construction du fort, en 1909, Sodré a été élu député d'État pour le *Partido Republicano Fluminense*. Cependant, il démissionne deux ans plus tard pour occuper le poste de maire de la ville de Niterói, à la demande du gouverneur de Rio de Janeiro, Francisco Chaves de Oliveira Botelho (1868-1943).²⁶³

Au cours de son mandat en tant que maire, qui a duré jusqu'en 1914, Sodré a réalisé d'importants investissements dans l'infrastructure urbaine de la ville de Niterói, notamment dans les systèmes d'approvisionnement en eau et d'égouts. En outre, il a promu des travaux d'embellissement et d'urbanisation dans la zone précédemment connue sous le nom de « *Campo Sujo* » (Champ Sale), visant à apporter de la « civilité » à cet endroit.²⁶⁴

Ces travaux comprenaient également la construction d'un ensemble d'édifices, de style néoclassique, qui abritaient les principaux sièges du gouvernement, tels que l'Assemblée législative, le Conseil Municipal de Niterói et le Palais de justice, ainsi que d'autres utilisations institutionnelles, telles qu'un lycée et le siège de la police de l'état.²⁶⁵

²⁶² La Guerre de Canudos a été un conflit entre l'armée brésilienne et les habitants de la ville de Belo Monte (commandés par Antônio Conselheiro), dans le nord-est de l'État de Bahia, qui a eu lieu entre 1896 et 1897, en raison de désaccords politiques et religieux découlant de l'établissement de la République. Costa Carla, *Cronologia Resumida da Guerra de Canudos*, Museu da República, IBRAM, Ministério da Cultural, 2017.

²⁶³ Lopes Raimundo Helio, « Sodré, Feliciano », *FGV CPDOC*, s.d. Consulté le 15 juin 2021. URL: <http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/SODR%C3%89,%20Feliciano.pdf>

²⁶⁴ Site web officiel IPatrimônio, « Niterói - Monumento à República ». Consulté le 16 juin 2021. URL: <http://www.ipatrimonio.org/niteroi-monumento-a-republica/#!/map=38329&loc=-22.893965999999985,-43.11705700000001,17>

²⁶⁵ Site web officiel de l'Instituto Estadual do Patrimônio Cultural, « Patrimônio Cultural, Bens Tombados: Biblioteca Estadual de Niterói ». Consulté le 16 juin 2021. URL: http://www.inepac.rj.gov.br/index.php/bens_tombados/detalhar/128

La première candidature de Sodré au poste de gouverneur de l'état de Rio de Janeiro a eu lieu en 1914, mais le représentant de l'opposition, Nilo Procópio Peçanha (1867-1924), a été élu. La deuxième tentative, victorieuse, a eu lieu en 1923, sous le gouvernement d'Arthur Bernardes.

Son mandat s'est caractérisé par des investissements dans d'autres municipalités de l'État et non dans la capitale, considérant qu'elle disposait déjà d'une grande autonomie économique et de meilleures infrastructures. Ces objectifs se sont concrétisés par la construction du port et du poste de douane de Niterói.²⁶⁶ Nous pouvons supposer que ces actions ont été guidées par le fait que Sodré avait déjà été maire de la ville et que les investissements dans d'autres noyaux urbains de l'état pouvaient également se répercuter positivement dans sa ville natale, Macaé, qui était encore sous-développée, par rapport à Niterói.

Au niveau municipal, le maire du district fédéral pendant la période de construction et d'inauguration de la gare *Leopoldina* était l'ingénieur civil Alaor Prata Leme Soares (1882-1964). Alaor est né dans la ville d'Uberaba, dans l'état de Minas Gerais, le 17 juin 1882. Il s'inscrit à l'*Instituto Zootécnico de Uberaba* (Institut Zootechnique d'Uberaba) en 1899.²⁶⁷ En 1903, il poursuit ses études à la *Escola Politécnica de São Paulo* (École Polytechnique de São Paulo) et obtient son diplôme d'ingénieur civil en 1906.²⁶⁸

Sa carrière politique a commencé deux ans après la fin de ses études, il a occupé le poste de conseiller du district de São Miguel do Veríssimo, mais a démissionné l'année suivante. En 1909, il a été élu au poste de député fédéral de Minas Gerais et a exercé cette profession jusqu'en 1922, date à laquelle il est devenu président du District Fédéral.²⁶⁹

Au début de son mandat en tant que président de l'état de Rio de Janeiro, Prata a adopté des mesures pour contenir les dépenses, affirmant que son prédécesseur, Carlos César de Oliveira Sampaio (1861-1930)²⁷⁰, a épuisé les caisses publiques avec les réformes menées

²⁶⁶ Lopes Raimundo Helio, « Sodré, Feliciano », *FGV CPDOC*, s.d. Consulté le 15 juin 2021. URL: <http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/SODR%C3%89,%20Feliciano.pdf>

²⁶⁷ Collection des Archives du fonds de la Escola Politécnica de São Paulo, BR USP EPSP C4.01 200/1, « Certificat d'approbation de l'étudiant Alaôr Prata Soares à l'Institut Zootechnico de Uberaba ». *Site web officiel de la Escola Politécnica de São Paulo*, consulté le 16 juin 2021. URL : <http://18.216.230.148/index.php/alaor-prata-soares>

²⁶⁸ Collection des Archives du Fonds de la Escola Politécnica de São Paulo, BR USP EPSP C4.01 200/18, « Rapport d'examen régulier de l'étudiant Alaôr Prata Soares en troisième année du cours de génie civil. Il contient les notes, les coefficients et les points des examens ». *Site web officiel de la Escola Politécnica de São Paulo*, consulté le 16 juin 2021. URL : <http://18.216.230.148/index.php/alaor-prata-soares>

²⁶⁹ Pontes Hildebrando, *História de Uberaba e a Civilização no Brasil Central*, Academia de Letras do Triângulo Mineiro, 1978.

²⁷⁰ Pendant les deux années durant lesquels a été maire de la ville de Rio de Janeiro (entre 1920 et 1922), l'ingénieur Carlos Sampaio a réalisé d'importants investissements dans l'infrastructure urbaine de la ville, notamment le début du rasage de la Colline Castelo, l'embellissement et l'assainissement de la lagune Rodrigo de Freitas, l'assainissement et l'urbanisation du quartier Maracanã, par la construction de l'Avenue

dans la ville de Rio de Janeiro. Grâce l'amélioration de la situation financière de la ville, Prata est revenu et a terminé certains travaux qui avaient été commencés sous le gouvernement de Sampaio, comme le démantèlement de la colline *Castelo* et le réaménagement des rues autour de la lagune Rodrigo de Freitas.

Outre ces interventions, il a également réalisé l'urbanisation de la colline de *Santo Antônio* et de la colline d'*Urca*, mis en œuvre un code de travaux concernant la réglementation du morcellement des terrains, la hauteur et l'implantation des nouveaux bâtiments, entre d'autres directives, à partir du Décret n° 2.087, du 19 janvier 1925.²⁷¹

Ainsi, en ce qui concerne les acteurs politiques, nous pouvons constater que le scénario n'était pas favorable à la construction de la gare Leopoldina. D'une part, le gouvernement fédéral, représenté par Bernardes, a connu de nombreuses manifestations et le mécontentement à cause de la structure politique, contrôlée par les états de São Paulo et Minas Gerais. Ce facteur a encore été aggravé par la crise économique laissée par la fin de la Première Guerre Mondiale et qui a eu de graves conséquences sur l'importation de matériaux pour l'industrie.

En ce qui concerne l'Etat, Sodré a peu fait pour la capitale de la république, se concentrant, en réalité, sur les améliorations et les investissements dans les villes autour de la ville de Rio de Janeiro, en particulier Niterói. Par ailleurs, au niveau municipal, les priorités du maire du district fédéral, Alaor Soares, étaient initialement axées sur la réduction des investissements. Plus tard, avec l'équilibre des caisses publiques, il s'est tourné vers le réaménagement des quartiers des zones Nord et Sud de la ville de Rio de Janeiro, n'apportant aucune amélioration de la zone portuaire.

Les seules interventions directes et notables entre le gouvernement de l'état et la municipalité pour les travaux de la gare de Leopoldina sont celles que nous avons mentionnées dans la partie précédente de ce chapitre, qui concerne les conflits survenus en 1925 et qui ont retardés les travaux de la gare.

Nous nous tournerons ensuite vers les acteurs qui ont participé à la conception de la gare de Barão de Mauá : ses architectes et ingénieurs, notamment Robert Prentice, Anton Floderer, Emygdio Berutto et Cesar Grilho.

Maracanã, le nettoyage des rivières Trapicheiro, Joana et Maracanã, entre autres interventions. Mesquitta Cláudia, « Sampaio, Carlos », *FGV CPDOC*, s.d. Consulté le 15 juin 2021. URL: <https://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/SAMPAIO,%20Carlos.pdf>

²⁷¹ Letácio Jansen, « Reconhecimento de Logradouros na Cidade do Rio de Janeiro », rapport réalisé pour la Diretoria de Procuração Geral do Rio de Janeiro, 1987, 14p. Consulté le 16 juin 2021. URL : <https://pge.rj.gov.br/comum/code/MostrarArquivo.php?C=ODA50A%2C%2C#:~:text=Em%2019%20de%20janeiro%20de,logradouros%2C%20dizendo%20no%20seu%20art.>

Robert Prentice est né à Fife, un conseil sur la côte est de l'Écosse, en 1883. Les titres attribués à Robert Prentice varient selon les sources, il est souvent considéré comme un architecte²⁷² et tantôt comme un architecte-ingénieur²⁷³. Cependant, le manque d'informations sur son parcours professionnel et académique nous limite et nous empêche de confirmer s'il a effectivement exercé la fonction d'ingénieur ou non.

Prentice a fait ses études à Londres et sa carrière a débuté en 1900 en tant qu'apprenti chez *Peddie & Washington Browne*, où il est resté jusqu'en 1905. Le cabinet était situé à Édimbourg, en Écosse, et était dirigé par les architectes John More Dick Peddie (1853-1921) et George Washington Browne (1853-1939).

Le bureau *Peddie & Washington Browne* dessinait des maisons, des églises, des banques, des bibliothèques et des immeubles de bureaux.²⁷⁴ Un grand nombre de ces projets sont actuellement reconnus comme faisant partie du patrimoine architectural du Royaume-Uni, tels que la *Scottish Provident Institution*.²⁷⁵

En 1905, Prentice est entré à l'École des Beaux-Arts de Paris et n'a suivi que deux années d'études dans cette institution. En 1907, il s'installe à Londres pour travailler comme architecte assistant au sein du studio d'architecture *Mewès & David* (aujourd'hui *M D Architects*)²⁷⁶, d'Arthur Joseph Davis (1878-1951) et Charles Mewès²⁷⁷ (1860-1914).

Pendant son travail chez *Mewes & David*, Prentice a participé à des projets tels que le *Royal Automobile Club* et le *Cavalry and Guards Club*. Les deux bâtiments sont situés à Londres, suivent le style néoclassique et sont actuellement classés comme bâtiments d'intérêt particulier²⁷⁸ et donc reconnus et protégés comme patrimoine historique et architectural anglais²⁷⁹.

²⁷² Prentice Robert, « A Architectura na America do Sul », *Leitura para todos*, n° 50, 1923, p. 123-124.

²⁷³ Auteur inconnu, « A nova estação da Leopoldina », *Correio da Manhã*, n° 9.757, 1926, p.3.

²⁷⁴ Site web officiel *Dictionary of Scottish Architects, DSA Architect Biography Report*, « Peddie & Washington Browne ». Consulté le 10 avril 2021. URL: http://www.scottisharchitects.org.uk/architect_full.php?id=200363

²⁷⁵ Site web officiel *Dictionary of Scottish Architects, DSA Building/ Design Report*, « Scottish Provident Institution ». Consulté le 10 avril 2021. URL: http://www.scottisharchitects.org.uk/building_full.php?id=202117

²⁷⁶ Site web officiel *M D Architects*, « M D Archive ». Consulté le 10 avril 2021. URL: <http://www.mewes-davis.com/html/english/md-archives.html>

²⁷⁷ Mewès a été un grand architecte d'origine française, auteur d'importants projets, comme l'hôtel Ritz à Londres. Site web officiel *The British Museum*, « Charles Mewes ». Consulté le 10 avril 2021. URL: <https://www.britishmuseum.org/collection/term/BIOG38269>

²⁷⁸ Site web officiel *Bidwells*, « What does grade 2 listed mean ? ». Mis en ligne le 08 juin 2018, consulté le 10 avril 2021. URL: <https://www.bidwells.co.uk/faqs/blog-what-does-grade-2-listed-mean/#:~:text=A%20Grade%20%20listed%20building,every%20effort%20to%20preserve%20it%22.&text=Buildings%20listed%20on%20the%20register,from%20the%20local%20planning%20authority.>

²⁷⁹ Site web officiel *Dictionary of Scottish Architects, DSA Architect Biography Report*, « Mewes & Davis ». Consulté le 10 avril 2021. URL : http://www.scottisharchitects.org.uk/architect_full.php?id=200992

En 1910, Prentice a immigré à Buenos Aires, en Argentine, où il a travaillé sur des projets avec l'architecte Louis Fauré-Dujarric (1872-1943) au sein du cabinet *M L Fauré Dujarric*. L'année suivante, Dujarric l'a invité à devenir son associé et ils ont formé ensemble le cabinet *Dujarric & Prentice*. Au cours de cette association, qui a duré jusqu'en 1914, ils ont réalisé des projets qui suivaient comme modèle de référence l'architecture parisienne des réformes Hausmann, alors populaire parmi les membres de l'élite argentine.²⁸⁰

Parmi ses principales œuvres, on peut citer l'édifice *Romaguera*, situé à la rue 25 de Mayo, construit en 1913 ; le siège de la Compagnie d'Assurance *Sul América*, de 1915 ; et le projet de remodelage de la gare *Córdoba*, actuellement appelée gare *General Belgrano*, a eu lieu en 1914.²⁸¹

Même après la rupture de son partenariat avec Dujarric, Prentice est resté à Buenos Aires deux années supplémentaires, où il a continué à créer de manière indépendante. En 1916, à la suite de la Première Guerre mondiale, il retourne au Royaume-Uni en tant qu'officier technique dans la *Royal Air Force* (Force aérienne Royale) au sein de la *Royal Flying Corps* (Corps Royal d'Aviation). Un an après la fin de la guerre, Prentice est rentré à Buenos Aires et, en 1920, il ouvre un bureau à Rio de Janeiro.²⁸²

Dans un article publié dans le journal *Leitura Para Todos* en 1923, Prentice a exprimé son désir de rester à Rio de Janeiro pour étudier l'architecture de la ville d'un point de vue économique et artistique. Il a affirmé que, bien qu'étant la plus belle ville du monde, Rio de Janeiro n'avait pas atteint les paramètres de modernité appropriés à son temps. L'architecte estimait que la ville était pleine de constructions qui ne correspondaient pas à sa beauté naturelle, des bâtiments aux belles façades, mais qui abritaient un intérieur pauvre, sans divisions capables et dépourvu d'art.²⁸³

Nous pouvons dire que son point de vue sur l'architecture suivait les idéaux de contemporains tels que Le Corbusier, qui prêchait une architecture rationaliste, qui devait

²⁸⁰ Fonseca Ignácio José, Galcerán Virginia, «Manifestaciones compositivas de la formación Beaux Arts en la diversidad programática materializada por los arquitectos de la Elite en la Provincia de Buenos Aires : 1880-1930 », présenté au Congreso Internacional Beaux-Arts arquitectura en América Latina: 1870-1930, 2019. URL: http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/83863/Documento_completo.pdf?sequence=1

²⁸¹ Méndez Patricia, *Reencuentro con la arquitectura del siglo XX*, Buenos Aires, Cedodal, 2006.

²⁸² Site web officiel *Dictionary of Scottish Architects, DSA Architect Biography Report*, « Robert Russel Prentice ». Consulté le 02 avril 2021. URL: http://www.scottisharchitects.org.uk/architect_full.php?id=205251

²⁸³ « (...) construções ridículas que não correspondiam com as suas belezas naturais, prédios com belíssimas fachadas, mas que abrigavam um interior pobre, sem divisões capazes e despidos de arte. » Prentice Robert, « A Architectura na America do Sul », *Leitura para todos*, n° 50, 1923, p. 123-124, ici p. 124.

répondre à certains paramètres de confort pour satisfaire l'esprit de son temps.²⁸⁴ Cela apparaît clairement dans un autre passage de l'article de journal susmentionné, où Prentice souligne la nécessité de penser à des installations modernes, avec des ascenseurs rapides et sûrs, qui seraient indispensables à l'architecture moderne.²⁸⁵

Pendant son séjour au Brésil, Robert Prentice a développé plusieurs projets, pour la plupart dans le style néoclassique ou Art Déco, ce qui est en cohérence avec le discours présenté ci-dessus et ses tendances de conception vers le mouvement moderne.

En 1924, Prentice s'est associé à l'architecte autrichien Anton Floderer et, au cours de la même année, ils ont été chargés de concevoir la gare *Leopoldina*.²⁸⁶ Le bureau de Prentice & Floderer était situé au 9 Avenue Rio Branco.²⁸⁷ Un tel emplacement était alors considéré comme célèbre, car les travaux d'ouverture de cette voie ont marqué la modernisation du tissu urbain de la ville de Rio de Janeiro, qui a eu lieu entre 1906 et 1910²⁸⁸.

Tout en travaillant en tant que partenaires, les architectes ont réalisé des projets à Rio de Janeiro, São Paulo et Salvador. Ce partenariat a donné naissance à des projets qui suivent à la fois l'esthétique néoclassique et le mouvement Art Déco insurgé. Parmi eux, on peut citer la bibliothèque *Itamaraty*, construite entre 1927 et 1930²⁸⁹ et l'édifice *Itaoca*, en 1928²⁹⁰.

Après la fin de son partenariat avec Floderer, Prentice a commencé à développer des projets avec l'architecte hongrois Adalberto Szilard (1899-1955)²⁹¹ au début des années

²⁸⁴ Le Corbusier, *Por uma arquitetura*, São Paulo, Perspectiva, 2011.

²⁸⁵ Prentice Robert, « A Architectura na America do Sul », *Leitura para todos*, n° 50, 1923, p. 123-124.

²⁸⁶ Auteur inconnu, « A nova estação da Leopoldina », *Correio da Manhã*, n° 9.757, 1926, p.3.

²⁸⁷ Auteur inconnu, « Architectos », *Almanak Laemmert : Administrativo, Mercantil e Industrial*, 1 vol., n° 81, 1925, p. 1441.

²⁸⁸ Nunes de Azevedo André, « Um esboço biográfico de Francisco Pereira Passos. O Progresso sob a Égide da Civilização », *Intellêctus*, 2009. Mis en ligne en 2009, consulté le 15 décembre 2020. URL : <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/intellectus/article/view/27657/19843>

²⁸⁹ Site web officiel Fundação Alexandre de Gusmão, Centro de História e Documentação Diplomática, « Palácio Itamaraty ». Consulté le 14 avril 2021. URL : <http://www.funag.gov.br/chdd/index.php/equipe/57-institucional/76-palacio-do-itamaraty>

²⁹⁰ Azevedo Paulo Ormino de, « Alexander S. Buddeüs: A passagem do cometa pela Bahia », *Vitruvius*, n° 081.01, 2007. Mis en ligne le 07 février 2007, consulté le 15 avril 2021. URL : <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.081/268>

²⁹¹ Adalberto Szilard est né dans la ville de Győr, en Hongrie, le 23 avril 1899. Nommé à l'origine Béla Szilard, il a fréquenté pendant trois ans *Magyar Képzőművészeti Egyetem* (École des Beaux-Arts de Budapest), puis a été transféré à *Akademie der bildenden Künste Wien* (Académie des Beaux-Arts de Vienne), où il a obtenu un diplôme d'ingénieur et d'architecte. Szilard est parti au Brésil en 1926, alors que l'Europe était confrontée à une crise économique due à la Première Guerre mondiale. À son arrivée, il s'est installé dans la ville de Rio de Janeiro, sans aucun contact et ne parlant pas le portugais. Cependant, malgré toutes ces barrières, après six semaines, Szilard obtient son premier emploi, dans le bureau de Robert Prentice, où il est resté jusqu'en 1939, date à laquelle il a fondé son propre bureau. Rezende Vera et Ribeiro Fernanda, « Foreign Professionals and Modernization of Architecture and Urbanism: Adalberto Szilard in Rio de Janeiro, Brazil », présenté au 15th International Planning History Society Conference. Consulté le 21 juin 2021. URL : <http://www.usp.br/fau/iphs/abstractsAndPapersFiles/Sessions/12/REZENDE..pdf>

1930. À partir de cette période, Prentice a radicalement changé son langage architectural, employant le style Art Déco dans la plupart de ses projets.²⁹²

Parmi ces projets, il convient de mentionner le *Cine Metrô Passeio*²⁹³, construit en 1936, dans le centre de Rio de Janeiro ; les bâtiments commerciaux *Castello*, *Nilomex* et *Raldia*²⁹⁴, également dans le centre de Rio de Janeiro, datés de 1937²⁹⁵. Prentice a également participé à la conception de la gare *Central do Brasil*, qui a été construite sur l'ancienne gare *Dom Pedro II*.²⁹⁶

Anton Benjamin Floderer est né le 5 juin 1884 à Brno, en République Tchèque.²⁹⁷ Entre 1898 et 1903, Floderer a étudié à la *Staatsgewerbeschule* (École Impériale et Royale des Arts Industriels) de Vienne. À cette époque, Floderer fréquentait le département de construction et suivait probablement les cours de l'architecte, urbaniste, peintre et historien Camillo Sitte (1843-1903), qui a enseigné à l'institution à partir de 1883 et est devenu directeur en 1889, restant à ce poste jusqu'en 1903.²⁹⁸

Sitte est également l'auteur de *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*, qui a été traduit en français sous le titre « L'Art de construire des villes ». L'historienne Françoise Choay²⁹⁹ L'historienne Françoise Choay affirme que l'œuvre de Sitte traite de problèmes concernant la ville contemporaine (dans le contexte temporel de Camillo Sitte) et future, qui se rapportent de manière digne et respectueuse à la ville du passé, considérée comme un objet historique.

²⁹² Rezende Vera et Ribeiro Fernada, « Adalbert Szilard e José de Oliveira Reis, aproximações e co-autorias no Rio de Janeiro », présenté au I Encontro Nacional da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, ENANPARQ. Consulté le 14 avril 2021. URL: <http://www.anparq.org.br/dvd-enanparq/simposios/34/34-213-2-SP.pdf>

²⁹³ Colin Silvio, « O Cinema Metro Passeio », *Site web officiel Coisas da Arquitetura*, 2010. Mis en ligne le 16 juin 2010, consulté le 12 avril 2021. URL : <https://coisasdaarquitetura.wordpress.com/2010/06/14/o-cinema-metro-passeio/>

²⁹⁴ Les édifices Castello, Nilomex e Raldia suivaient les spécifications du plan Agache, à savoir 8 étages, dont les deux premiers en retrait, formant une sorte de promenade couverte, flanquée de piliers. *Site web officiel Guia do Andarilho Urbano*, « Edifícios Castelo, Raldia e Nilomex ». Consulté le 13 avril 2021. URL : <https://guiadoandarilhobano.wordpress.com/2018/01/11/edificios-castelo-raldia-e-nilomex/>

²⁹⁵ Rodriguez Cruz André, « A revista Arquitetura e Urbanismo do IAB: metropolização e modernização no Brasil dos anos 1930 », *Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo*, iau-usp, risco, 18 vol, 2020, 16 p.

²⁹⁶ Schramm Solange Maria de Oliveira, « Arquitetura do estado nacional: o estilo Art Déco e o edifício da estação ferroviária central do Brasil », thèse de sociologie, Universidade Federal do Ceará, 2015, 236 p. Consulté le 12 avril 2021. URL: http://www.repositorio.ufc.br/bitstream/riufc/14540/1/2015_tese_smoschramm.pdf

²⁹⁷ *Site web officiel Arch Inform*, « Anton Benjamin Floderer ». Consulté le 02 avril 2021. URL: <https://deu.archinform.net/arch/70506.htm>

²⁹⁸ Prokop Ursula, *Site web officiel Architektenlexikon*, « Camillo Sitte ». Mis en ligne le 01 novembre 2005, consulté le 16 avril 2021. URL : <http://www.architektenlexikon.at/de/603.htm>

²⁹⁹ Choay Françoise, *A Alegoria do Patrimônio*, traduction Luciano Vieira Machado, São Paulo, Editora UNESP, 2017.

Le travail de Camillo Sitte est donc une critique des modèles de villes qui émergent dans les dernières décennies du XIXe siècle, dans leurs aspects techniques, économiques et sociaux basés sur les transformations du monde industriel. Pour lui, la nouvelle échelle urbaine qui émerge à cette époque, en réponse et due à la rapidité des progrès techniques, de l'augmentation de la production et des nouvelles fonctions de l'espace urbain, ne semble plus prendre en compte le plaisir esthétique, privilégiant avant tout la rationalité et la fonctionnalité.

Il est très probable que Sitte ait diffusé ces idéologies parmi ses étudiants et que Floderer lui-même les ait intégrées dans ses conceptions architecturales.

Entre 1902 et 1904 Floderer a eu son premier contact avec la pratique architecturale et a passé un an comme stagiaire dans le bureau *d'architecture Laske & Fiala*, dirigé par les architectes et urbanistes autrichiens Oskar Laske (1841-1911)³⁰⁰ et Viktor Fiala (1855-1921)³⁰¹. Au cours de cette période, les architectes ont surtout été chargés de projets de bâtiments multifamiliaux qui ont probablement bénéficié de l'aide de Floderer, tels que le *Tenement Building*³⁰².

En 1904, Anton Floderer a commencé ses études en tant qu'étudiant invité à la *Technische Universität Wien* (Université Technique de Vienne). La proposition a été faite par les architectes et professeurs de l'institution, Max von Ferstel (1859-1936)³⁰³ et Karl König (1841-1915)³⁰⁴. L'année suivante, il est admis à l'*Akademie der bildenden Künste Wien* (Académie des Beaux-Arts de Vienne).

Après avoir terminé sa formation d'architecte en 1908, il a poursuivi sa carrière professionnelle et a travaillé pendant trois ans à Berlin avec l'architecte et designer allemand Bruno Georg Schmitz (1858-1916). Pendant cette période, Schmitz a participé à plusieurs concours, que Floderer a probablement accompagnés. Ces concours comprenaient des propositions de projets à différentes échelles, allant des ponts aux musées et opéras, en passant par les places, et même à l'échelle urbaine, avec un plan pour la rénovation de Berlin.

³⁰⁰ Herzner-Kaiser Dagmar, *Site web officiel Architektenlexikon*, « Oskar Laske Sr. ». Mis en ligne le 01 novembre 2005, consulté le 16 avril 2021. URL : <http://www.architektenlexikon.at/de/351.htm>

³⁰¹ Scheidl Inge, *Site web officiel Architektenlexikon*, « Viktor Fiala ». Mis en ligne le 01 mai 2006, consulté le 17 avril 2021. URL : <http://www.architektenlexikon.at/de/133.htm>

³⁰² *Site web officiel Arch Inform*, « Laske & Fiala ». Consulté le 3 mai 2021. URL : <https://www.archinform.net/arch/216346.htm>

³⁰³ Pohanka Christoph, « Max von Ferstel – Die Villa Schoeller in Wien », mémoire de master en philosophie, Universität Wien, 210, 164 p. Consulté le 4 mai 2021. URL : http://othes.univie.ac.at/11782/1/2010-10-28_0100551.pdf

³⁰⁴ *Site web officiel De-Academic*, « Karl König (Architekt) ». Consulté le 4 mai 2021. URL : <https://de-academic.com/dic.nsf/dewiki/748814>

Bien qu'il n'ait pas gagné tous les concours, Schimitz a réussi à obtenir une bonne note dans la plupart d'entre eux et a reçu plusieurs félicitations du jury. Nous pouvons mentionner, par exemple, le projet du Musée d'état de Nassau à Wiesbaden, 1908, et le projet urbain intitulé *Projekt Groß-Berlin*, 1909, qui a obtenu la troisième place.³⁰⁵

Entre 1911 et 1912, Floderer a travaillé avec l'architecte et urbaniste allemand Robert Waldemar Leibnitz (1863-1929). Un projet remarquable réalisé par Leibnitz à cette époque est la *Haus Cumberland*.³⁰⁶ Il s'agit d'un ancien hôtel situé dans le quartier de Charlottenburg à Berlin qui a été transformé en 2011 pour accueillir des bureaux et des logements.³⁰⁷

L'année suivante, Anton Floderer est devenu l'assistant de l'architecte et décorateur germano-hongrois Oskar Kaufmann (1873-1956). Kaufmann s'est distingué par ses créations de style Art Déco, le *Hebbel-Theater* étant sa première œuvre reconnue par le public.³⁰⁸

Lorsque la Première Guerre Mondiale éclate, Floderer rejoint les forces armées, où il est resté jusqu'en 1918. Après la fin des combats, l'architecte avait l'intention de rester à Vienne, mais la ville, comme beaucoup d'autres en Europe, était confrontée à une grave crise économique due aux pertes humaines et matérielles de la guerre. Ainsi, en 1923, Floderer décide de partir au Brésil et choisit la ville de Rio de Janeiro pour y fixer sa résidence. C'est à cette époque qu'il rencontre l'architecte écossais Robert Prentice.³⁰⁹

Comme indiqué précédemment, le partenariat entre Floderer et Prentice a débuté un an après l'arrivée de l'architecte tchèque au Brésil, et la gare *Leopoldina* a été l'un des premiers projets qu'ils ont développés ensemble. Cependant, en 1930, Prentice et Floderer ont rompu leur partenariat et ont commencé à travailler sur des projets de manière indépendante.

À cette époque, les deux architectes étaient déjà très importants sur la scène architecturale brésilienne et sont souvent cités par les spécialistes, tels que l'architecte et

³⁰⁵ Präger Christmut, « Leben und Werk des Architekten Bruno Schmitz (1858-1916): unter besonderer Berücksichtigung des Frühwerks », thèse de philosophie, Universität Heidelberg, 1991, 372 p. Mis en ligne le 23 février 2018, consulté le 4 mai 2021. URL: http://archiv.ub.uni-heidelberg.de/artdok/5664/1/Praeger_Das_Werk_des_Architekten_Bruno_Schmitz_1991.pdf

³⁰⁶ Site web officiel Arch Inform, « Robert Leibnitz ». Consulté le 3 mai 2021. URL : <https://www.archinform.net/arch/68026.htm>

³⁰⁷ Salow Charlotte, « Berliner Immobilien: Haus Cumberland erstrahlt bald in neuem Glanz », *Immonet News*. Mis en ligne le 7 décembre 2010, consulté le 6 mai 2021. URL : <https://web.archive.org/web/20130119211047/http://news.immonet.de/berlin-haus-cumberland/3895>

³⁰⁸ Site web officiel Arch Inform, « Oskar Kaufmann ». Consulté le 3 mai 2021. URL : <https://www.archinform.net/arch/16819.htm>

³⁰⁹ Site web officiel Arch Inform, « Anton Benjamin Floderer ». Consulté le 2 avril 2021. URL : <https://deu.archinform.net/arch/70506.htm>

professeur de la *Universidade Federal da Bahia* (Université Fédérale de Bahia), Paulo Ormino de Azevedo³¹⁰, comme ayant formé l'une des plus grandes agences d'architecture du pays.

Ce fait peut être attesté par une annonce du journal *Correio do Amanhã*, qui indique qu'en 1928, Floderer a été élu membre du conseil délibératif de l'*Instituto Central de Arquitetos* (Institut Central des Architectes), *actuellement Instituto de Arquitetos do Brasil* (Institut des Architectes du Brésil).³¹¹ Paulo Azevedo estime que cette conjoncture a fortement influencé l'intérêt de l'architecte Alexander Buddeüs³¹² à faire un partenariat avec Floderer en 1932.

Entre 1932 et 1934, tout en travaillant ensemble, les architectes européens ont développé le *Rio Cricket Club*, à Rio de Janeiro, et l'*Instituto Cacau*, à Salvador. En ce qui concerne le deuxième projet mentionné, il s'agit d'un excellent exemple de l'introduction du modernisme allemand à Bahia. Ce fait peut être justifié par la formation de Buddeüs au Bauhaus, l'école la plus reconnue en ce qui concerne l'enseignement et la diffusion du mouvement rationaliste et fonctionnaliste dans l'architecture allemande.³¹³

En ce qui concerne les ingénieurs impliqués dans la construction de la gare Barão de Mauá, il convient de citer les noms d'Emygdio Berutto et de Cesar Grilho, employés respectivement de la *Leopoldina Railway* et du Ministère du Transport.

Les informations sur ces deux personnages sont très dispersées dans les documents du XX^{ème} siècle qui mentionnent leurs noms. Dans ce travail, nous avons essayé de les compiler autant que possible, afin de créer un parcours concernant la vie de ces ingénieurs. Cependant, nous comprenons qu'une recherche plus approfondie et plus précise est essentielle pour les connaître réellement et comprendre leur pertinence non seulement pour ce qui concerne la gare *Barão de Mauá*, mais aussi dans le domaine de l'ingénierie brésilienne en général.

Nous ne connaissons pas la date de naissance ni de décès d'Emygdio Berutto, ni l'établissement dans lequel l'ingénieur a obtenu son diplôme. L'information la plus

³¹⁰ Azevedo Paulo Ormino de, « Alexander S. Buddeüs: A passagem do cometa pela Bahia », *Vitruvius*, n° 081.01, 2007. Mis en ligne le 7 février 2007, consulté le 15 avril 2021. URL : <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.081/268>

³¹¹ Auteur inconnu, « Instituto Central de Architectos », *Correio da Manhã*, n° 10.293, 1928, p.1.

³¹² On manque d'informations sur les dates de naissance et de décès d'Alexander Buddeüs. On sait que Buddeüs est arrivé à Rio de Janeiro à la fin des années 1920, à l'âge de 30 ans environ, et qu'en 1952, il était encore en vie, puisqu'il a écrit une lettre à son ami et architecte brésilien, Lúcio Costa.

³¹³ Azevedo Paulo Ormino de, « Alexander S. Buddeüs: A passagem do cometa pela Bahia », *Vitruvius*, n° 081.01, 2007. Mis en ligne le 07 février 2007, consulté le 15 avril 2021. URL : <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.081/268>

ancienne sur son parcours professionnel date de 1926, qui indique qu'il était responsable de la direction des travaux de la gare *Leopoldina*.³¹⁴

En 1929, il a occupé le poste d'inspecteur de l'*Inspetoria das Estradas de Ferro* (Inspection des Chemins de Fer), dans l'état du Espírito Santo, où il était responsable de l'administration et des études concernant tous les chemins de fer de l'état, ce qui incluait le contrôle de la faisabilité des travaux d'expansion et des questions financières.³¹⁵

L'année suivante, il a travaillé pour la *Comissão de Melhoramentos de Vitória* (Commission d'Amélioration de Vitória), capitale de l'état d'Espírito Santo, où il a effectué la triangulation pour la création de la carte cadastrale de la ville.³¹⁶

On sait également, d'après un décret signé par Berutto, qu'il a été maire de la ville de Belo Horizonte en 1947.³¹⁷ Cependant, étant donné le manque d'informations, on suppose qu'il est resté en fonction pendant une courte période.

En ce qui concerne l'ingénieur César Grilho, les informations sont encore plus difficiles à trouver. Grilho était l'assistant du ministre des Transports, Francisco de Sá. Les informations trouvées sur sa carrière professionnelle se limitent à ses activités en tant que représentant du ministre, comme la participation à des inaugurations liées aux transports et aux moyens de communication dans le pays. Outre le suivi de la construction de la gare *Barão de Mauá*, comme mentionné ci-dessus, Grilho a également participé à l'inauguration de la station radiotélégraphique de Niterói, en 1929.³¹⁸

³¹⁴ Auteur inconnu, « Inaugurar-se-á, hoje, a nova estação Barão de Mauá », *A Manhã*, n° 268, 1926, p.2.

³¹⁵ Aguiar Aristeu Borges de, « Mensagem aos Senhores Membros do Congresso Legislativo do Estado », rapport réalisé par le Congresso Legislativo na 2° Sessão da 13° Legislatura, 1929, 314 p. Consulté le 21 juin 2021. URL: [https://ape.es.gov.br/Media/ape/PDF/Mensagens/ARISTEU%20BORGES%20DE%20AGUIAR%20\(2\).pdf](https://ape.es.gov.br/Media/ape/PDF/Mensagens/ARISTEU%20BORGES%20DE%20AGUIAR%20(2).pdf)

³¹⁶ *Ibidem*.

³¹⁷ Prefeitura da cidade de Belo Horizonte, « Decreto n° 189, de 18 de março de 1947 ». Mis en ligne le 6 janvier 2012, consulté le 21 juin 2021. URL : <https://leismunicipais.com.br/a1/mg/b/belo-horizonte/decreto/1947/19/189/decreto-n-189-1947-da-a-denominacao-de-altino-mascarenhas-a-uma-rua-de-belo-horizonte-1947-03-18-versao-original>

³¹⁸ Auteur inconnu, « Foi inaugurada a estação radio-telegraphica de Nitheroy », *A Gazeta*, n° 7.014, 1929, p. 3.

3. CARCTÉRISTIQUES ARCHITECTURALES : L'HYBRIDATION ENTRE LES INFLUENCES ÉTRANGÈRES ET LE STYLE BRÉSILIEN

Les années 1920 ont vu le début d'une période de recherche et de définition de l'identité nationale au Brésil. Les formes d'expression artistique, dont l'architecture est un grand représentant, ont été l'une des questions les plus étudiées dans la première moitié de ce siècle. Ainsi, le domaine de l'architecture a été exploré à travers l'adoption de divers modes et styles, qui ont adopté des influences internes et externes, faisant référence au passé et visant l'avenir. Par conséquent, cette partie du travail exposera et caractérisera brièvement les styles architecturaux en vogue lors de la construction de la gare *Leopoldina*.

Nous savons que Robert Prentice et Anton Floderer ont adopté ce que des auteurs tels que Helio Suêvo ³¹⁹ ont appelé « l'architecture édouardienne officielle », tandis que d'autres, tels que Edmundo Siqueira ³²⁰ ont reconnu comme représentant des éléments de « l'architecture palladienne ». Ces deux définitions ont en commun l'utilisation d'éléments qui font référence à la période classique de l'architecture, comme la construction de la volumétrie selon la base, le corps et la couronne ; l'utilisation d'ordres classiques, les arcs pleins, entre autres éléments. Ainsi, étant donné le contexte des mouvements architecturaux au Brésil, nous reconnaissons dans ce travail la gare *Barão de Mauá* comme un exemple du style néoclassique.

Comme nous l'avons déjà mentionné, il s'agissait d'une période de transition et d'expérimentation. Parmi les styles architecturaux en vogue, on peut identifier, outre le Néoclassicisme, deux styles insurrectionnels : le néocolonial et l'Art Déco.

En ce qui concerne le style néoclassique, il s'est imposé comme la tendance dominante de l'architecture officielle de Rio de Janeiro au XIXe siècle. Ce fait a été consommé en raison des fortes influences provenant de la Mission Française (qui a commencé en 1816), qui a inséré dans le territoire brésilien, et surtout dans la capitale du futur Empire, les idéologies de l'École Française des Beaux-Arts.³²¹

³¹⁹ Rodriguez Hélio Suevo, *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro: o resgate de sua memória*, Rio de Janeiro, Memória do Trem, 2004.

³²⁰ Siqueira Edmundo, *Resumo Histórico de The Leopoldina Railway Co. Ltd.*, Rio de Janeiro, Gráfica Editora Carioca, 1938.

³²¹ Czajkowski Jorge, *Guia da Arquitetura Colonial, Neoclássica e Romântica no Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, Casa da Palavra, 2000.

Ce mouvement, mené par Auguste Henri Victor Grand Jean de Montigny (1776-1850)³²², a introduit au Brésil les tendances architecturales qui étaient déjà en vigueur en Europe depuis le siècle précédent. Le Néoclassicisme a exploré le langage de la période classique et, par conséquent, l'architecture religieuse et militaire de l'antiquité gréco-romaine. Le concept de Néoclassicisme visait donc l'utilisation rationnelle de l'architecture, qui serait un instrument par lequel la société pourrait exprimer ses idéaux de progrès.³²³

Cependant, les idéaux de progrès en vigueur au XXe siècle ne sont pas les mêmes qu'au XIXe siècle. En d'autres termes, au début des années 1820, la liberté politique liée à l'indépendance du Brésil était en vigueur, et la tendance était d'utiliser le Néoclassicisme comme emblème de la civilisation idéalisée pour la période impériale.³²⁴

Un siècle plus tard, cette ardeur à rompre avec les racines lusitaniennes s'est encore renforcée. Au fur et à mesure que le concept de modernité lié à la République progressait, le besoin de définir une "identité brésilienne" augmentait. En particulier après le centenaire de la proclamation de l'indépendance du Brésil en 1922, le besoin de rechercher une architecture nationale s'est fait ressentir, et les architectes et ingénieurs brésiliens ont commencé à chercher des références dans leur propre pays.

C'est ainsi que le mouvement néocolonial a été inauguré, en 1914, par la conférence « *A Arte Tradicional no Brasil* » (Art Traditionnel au Brésil), organisée par l'ingénieur, architecte, archéologue et écrivain portugais Ricardo Severo da Fonseca e Costa (1869-1940). Severo se définissait comme un « traditionaliste révolutionnaire » et était un fervent défenseur de l'architecture traditionnelle brésilienne.³²⁵

Née dans le contexte de la modernisation économique et de la croissance urbaine de la ville de São Paulo, l'architecture conçue par Severo a cherché des références dans la période coloniale. Elle ajoutait des éléments tels que des toits en tuiles de céramique, des avant-toits, des fenêtres et des portes en bois protégées par des joints à rotule, entre autres.³²⁶

³²² Populairement connu sous le nom de Grandjean de Montigny, il était un architecte et urbaniste français diplômé de l'École d'Architecture de Paris pendant la Révolution française. Montigny était un grand chercheur sur l'Antiquité et la Renaissance et, en raison de l'importance de ses études, il a reçu le Grand Prix de Rome en 1799. *Site web officiel Enciclopédia Itaú Cultural*, « Grandjean de Montigny ». Mis en ligne le 19 novembre 2014, consulté le 19 juin 2021. URL: <http://enciclopedia.itaucultural.org.br/pessoa214530/grandjean-de-montigny>

³²³ Frampton Keneth, *História Crítica da Arquitetura*, São Paulo, Martins Fontes, 2003.

³²⁴ Santos Afonso Carlos Marques dos, *Entre a forma e o ideal: um emblema da civilização*, In: Calmon Pedro, *O Palácio da Praia Vermelha*, Rio de Janeiro, Editora UFRJ, 2004.

³²⁵ Nobre Ana Luísa, Conduru Roberto, Kamita João Masao et Leonídio Otavio, *Um modo de ser moderno: Lucio Costa e a crítica contemporânea*, São Paulo, Co Cosac & Naify, 2004.

³²⁶ Pinheiro Maria Lucia Bressnan, « Ricardo Severo e o Neocolonial: Tradição e Modernidade no debate

À Rio de Janeiro, le mouvement artistico-culturel dans lequel s'insère le néocolonialisme se perpétue dans les années 1920. À cette époque, le style ne se limite plus au caractère plastique, mais inclut également des questions techniques, bioclimatiques et culturelles qui impliquent la production d'une architecture reflétant l'identité nationale, qui a même été associée à l'un des volets du modernisme brésilien.³²⁷

Le style Art Déco est devenu populaire au Brésil dans les années 1930, notamment à Rio de Janeiro et à São Paulo. Tout comme le style Néocolonial, l'Art Déco était également une branche de l'architecture moderne. Cependant, à la différence du Néocolonial, l'Art Déco se réfère à la modernité par l'utilisation de programmes et de matériaux liés à la logique rationaliste du modernisme.

Sa composition rejetait l'utilisation d'ornements, comme le prêchait l'architecte autrichien Adolf Loss (1870-1933).³²⁸ En outre, les proportions des bâtiments devaient suivre les règles stipulées par les écoles des beaux-arts, avec l'adoption de la symétrie, de la hiérarchie, de la division de la façade en base, corps et couronnement, ainsi que la simplification des éléments du langage classique, tels que les colonnes, les lunettes et les frontons.³²⁹

Ainsi, nous pouvons finalement identifier les principaux éléments de composition de la gare *Leopoldina*. Il convient de noter que les descriptions développées ici se sont principalement basées sur l'observation et l'étude de différentes sources iconographiques, telles que des photographies et des dessins techniques d'architecture créés par Prentice et Floderer.

En ce qui concerne la façade principale, le premier point à noter est l'absence de symétrie, puisque seuls le corps central et l'aile gauche du bâtiment ont été terminés (image 18).

cultural dos anos 1920 no Brasil », *Intellèctus*, vol. 10, n° 1, 2011. Consulté le 21 juin 2021. URL : <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/intellectus/article/view/27692>

³²⁷ Condurus Roberto, « Entre histórias e mitos: uma revisão do neocolonial », *Vitruvius*, n° 093.01, 2009. Mis en ligne en septembre 2009, consulté le 21 juin 2021. URL : <https://vitruvius.com.br/revistas/read/resenhasonline/08.093/3025>

³²⁸ Loss Adolf, *Ornamento e Crime*, traduction Lino Marques, Lisboa, Cotovia, 2006.

³²⁹ Correia Telma de Barros, « Art Déco e Indústria: Brasil, décadas de 1930 e 1940 », *Anais do Museu Paulista*, vol. 16, n° 2, 2008, p. 47-104. Mis en ligne le 10 février 2009, consulté le 21 juin 2021. URL : <https://www.scielo.br/j/anaismp/a/SsJfyGqyLKdZYJJn8Rg49Xx/?lang=pt>



Image 18: Augusto Malta, *Gare Barão de Mauá déjà terminée*, s.d., photographie. Cité dans Rodriguez Helio Suêvo, *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro: o resgate da memória*, Rio de Janeiro, Memória do Trem, 2004, ici p. 187.

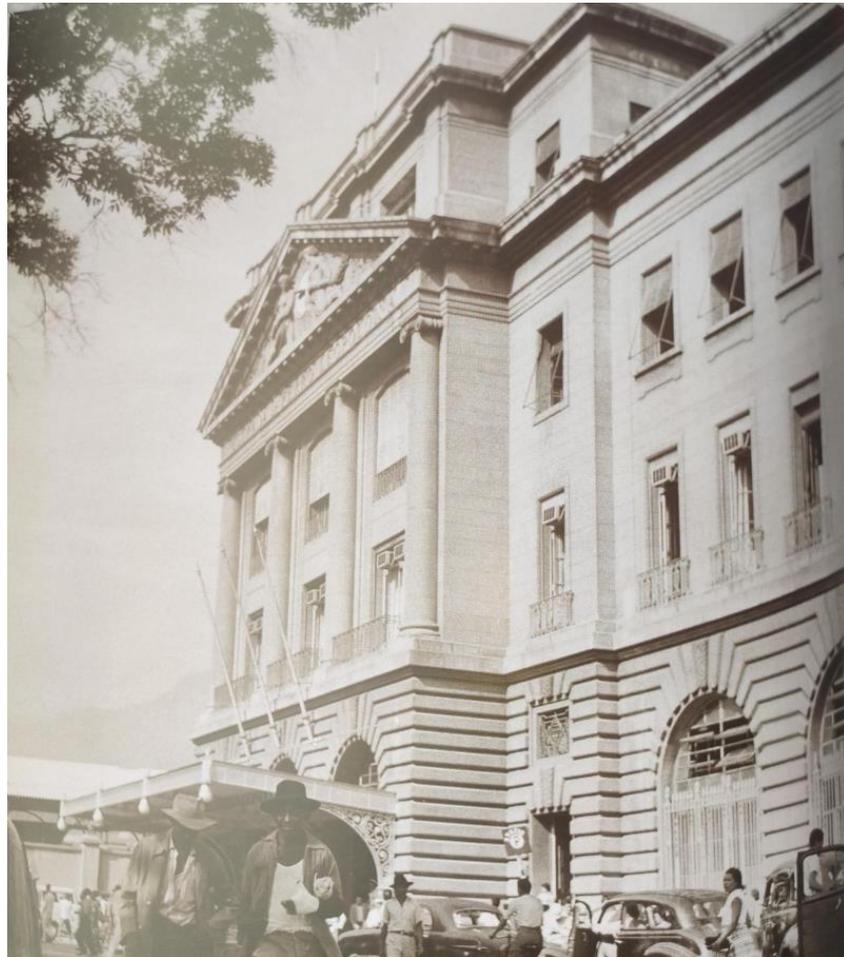


Image 19 : Auteur inconnu, *Extérieur de la gare de Barão de Mauá à la fin des années 1950*, s.d., photographie. Cité dans Soukef Jr. Antonio, *Leopoldina Railway: 150 anos de ferrovia no Brasil*, São Paulo, Dialeto, 2005, ici p. 84.

À cette exception, qui était plus une question de limitations budgétaires qu'un choix de conception, nous pouvons identifier des éléments très frappants qui suivent à la lettre les règles de composition du Néoclassicisme. La gare présente une fondation rustiquée³³⁰ qui accompagne tout le rez-de-chaussée, dont les ouvertures, qui descendent jusqu'au sol, sont formées par des arcs pleins. Le volume qui se détache de la façade, où se fait l'accès principal à la gare, est protégé par une marquise en fer (image 19).

Le premier et deuxième étages forment le corps du bâtiment. Dans le volume qui se détache de la façade, au-dessus de la rustication, on peut voir l'utilisation subtile de quatre colonnes d'ordre ionique sur un podium, un élément très employé dans l'architecture palladienne.³³¹ Dans le corps du bâtiment également, les ouvertures sont rectangulaires, mais plus grandes au premier étage, où elles sont équipées de garde-corps en fer.

D'une manière générale, le couronnement du bâtiment était composé d'un plat-bandeau très subtil, à l'exception du volume mis en valeur, qui a reçu un étage supplémentaire, marqué par un fronton. Cet élément est décoré de sculptures en haut-relief, représentant l'agriculture et l'industrie³³², ainsi que d'une horloge au centre (image 20).

Outre l'absence de symétrie, une autre caractéristique de la gare *Barão de Mauá* qui diffère grandement des typologies de construction des gares ferroviaires européennes était l'option de construire les plateformes d'embarquement déconnectées du corps principal de la gare. En effet, la gare *Barão de Mauá* a reçu quatre plateformes protégées uniquement par un toit incliné en forme de V en béton armé (image 21). Ce choix a été critiqué dès l'inauguration de la gare, car, compte tenu de la forte incidence du soleil et de la pluie dans la ville de Rio de Janeiro, les passagers seraient presque sans protection contre les intempéries.³³³

³³⁰ La « rustication » est l'art de travailler la maçonnerie de manière à donner au bâtiment, ou à certaines parties du bâtiment, un caractère ou un accent particulier. Le terme évoque l'idée d'irrégularité. L'effet peut être obtenu avec des pierres non taillées, à la texture plus brute et naturelle, ou avec des rainures profondes créées sur des surfaces de matériaux divers, comme le béton. Summerson John, *A Linguagem Clássica da Arquitetura*, traduction Fischer Sylvia, São Paulo, Martins Fontes, 2009.

³³¹ Summerson John, *A Linguagem Clássica da Arquitetura*, traduction Fischer Sylvia, São Paulo, Martins Fontes, 2009.

³³² Rodriguez Helio Suêvo, *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro: o resgate da memória*, Rio de Janeiro, Memória do Trem, 2004.

³³³ Auteur inconnu, « A nova estação da Leopoldina », *Jornal do Brasil*, n° 174, 1926, p. 5.



Image 20 : Augusto Malta, *Fronton de Lélío Landucci représentant l'agriculture et l'industrie.*, s.d., photographie. Cité dans Siqueira de Queiroz Varella Lucia, Amaral de Sampaio Lilian et Fernando Souza Leão de Andrade Carlos (dir.), « Centro de Memória da Estação Barão de Mauá », rapport réalisé par l'Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 6^a Superintendência Regional, 2009, 87 p., ici p. 10.

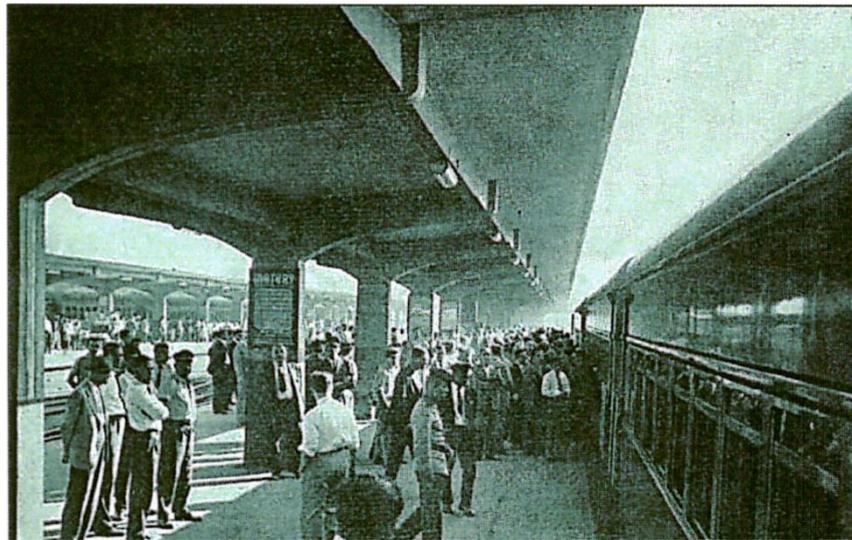


Image 21 : Auteur inconnu, *vue des plateformes d'embarquement et de débarquement de la gare de Barão de Mauá, probablement dans les années 1950*, s.d., photographie. Cité dans Pena Joyce, « Processo de Tombamento n 1643-T-12: Plataformas de embarque da Estação Barão de Mauá e da Estação e Oficinas de Praia Formosa, no Município do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro », rapport réalisé pour l'Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2013, ici 1 vol., p. 48.

En ce qui concerne l'intérieur du bâtiment, en raison de problèmes bureaucratiques liés aux changements d'administration de la gare, il n'a pas été possible d'avoir accès à tous ses plans et les photos se limitent aux enregistrements du hall principal. De toute façon, nous pouvons voir qu'il s'agissait d'un grand espace, avec de hauts plafonds : le toit était

soutenu par un arc surbaissé dans une structure métallique grillagée apparente. Ce choix constructif a permis de créer une grande envergure, sans avoir recours à des piliers. Le centre de la travée était marqué par une lanterne, qui permettait un éclairage zénithal naturel. Les côtés de la structure du toit étaient soutenus par un entablement, composé de frise et d'architrave, qui répartissait le poids de la structure entre la colonnade d'ordre toscan et l'arcade, composée d'arcs pleins. Le premier était soutenu par de grands piédestaux, ce qui augmentait le sentiment de monumentalité de l'espace (image 22).



Image 22 : Auteur inconnu, halle monumentale de la gare de Barão de Mauá, 1930, photographie. Cité dans Soukef Jr. Antonio, *Leopoldina Railway: 150 anos de ferrovia no Brasil*, São Paulo, Dialetto, 2005, ici p. 56.

Après avoir établi les possibilités stylistiques qui auraient pu être employées dans la gare Leopoldina, il convient de réfléchir à la raison qui a conduit au choix du style Néoclassique.

Lorsque l'on considère le parcours académique et professionnel de Prentice et Floderer, tous deux d'origine et de formation européenne, il est facile de comprendre les justifications qui les ont amenés à adopter le langage Néoclassique de la gare. Il était inadmissible qu'un projet Néocolonial puisse être réalisé, car il s'agirait d'une

appropriation culturelle. En outre, Prentice et Floderer ne pourraient pas justifier l'adoption d'une langue qui était encore en cours d'élaboration par les architectes brésiliens et pour la formation d'une identité brésilienne.

En ce qui concerne le mouvement Art Déco, il n'était pas encore très répandu au Brésil. Bien que, dans un avenir proche, nous avons déjà vu que les deux architectes développeraient des projets dans ce style, il est probable que le personnel administratif de la *Leopoldina Railway*, de nationalité britannique, ait opté pour un langage plus proche de ceux utilisés dans les gares du Royaume-Uni.

Enfin, quel que soit le langage plastique adopté dans leurs projets, il est clair que l'intention de ces architectes était de concevoir un bâtiment moderne. À cette fin, la conception de la gare a intégré des techniques de construction, des matériaux et une spatialité compatible avec l'esprit adopté tant dans le contexte républicain brésilien que dans les mouvements architecturaux internationaux, qui faisaient appel à la fonctionnalité, au rationalisme, à la civilité et à l'ordre.

4. CHANGEMENTS ARCHITECTURAUX ET UTILISATIONS AU FIL DU TEMPS

La gare *Barão de Mauá* est sur le point d'achever son premier centenaire et au cours de cette longue période d'existence, le bâtiment a subi plusieurs modifications, tant en raison des changements survenus dans son administration que des technologies employées dans la vie quotidienne. Par conséquent, ces actions ont également eu un effet sur les formes d'occupation de la gare *Leopoldina* et se sont répercutées sur les modifications de son architecture. Ainsi, dans cette partie du chapitre, nous allons explorer plus en profondeur les changements physiques et les changements d'utilisation auxquels la gare a été soumise, ainsi que certains des problèmes entourant ces questions.

Il convient de noter que les recherches effectuées dans cette partie du chapitre se sont basées sur des enquêtes menées par des architectes de différentes institutions brésiliennes publiques et privées, comme l'*Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional* et le cabinet *UNA Arquitetura*. Nous reconnaissons que nous avons affaire à un certain manque d'informations, pour cette raison, les analyses des changements architecturaux effectuées ici se concentreront principalement sur le corps principal du bâtiment, en explorant brièvement les autres parties de la gare.

Leopoldina Railway et le Brésil se trouvaient dans un contexte administratif, politique et économique compliqué pendant la période de construction de la gare *Barão de Mauá* et les changements architecturaux auxquels cette dernière a été soumise se sont produits avant même la fin de sa construction. La gare était initialement conçue pour être composée de trois parties essentielles : le bâtiment, l'atrium et les plateformes. La première concerne la volumétrie générale, qui comprend le corps central, avec quatre étages, mesurant 27 mètres de haut, et deux ailes latérales symétriques, avec trois étages chacune, atteignant un total de 20 mètres de haut. Ainsi, l'ensemble de la façade aurait une longueur totale de 134 mètres³³⁴ (image 23).

Le programme initial d'utilisation comprenait, outre les structures habituelles d'une gare, telles que le foyer, les services de vente de billets et les plateformes d'embarquement et de débarquement, un restaurant, un bar et un bureau de tabac au rez-de-chaussée. Les autres étages accueilleraient les bureaux de la compagnie *Leopoldina*.³³⁵

³³⁴ Auteur inconnu, « A nova estação da Praia Formosa », *O Jornal*, n° 58, 1924, p. 3.

³³⁵ Auteur inconnu, « Restaurante e Bar: Estação Barão de Mauá », *Correio do Amanhã*, n° 9.786, 1926, p. 14.

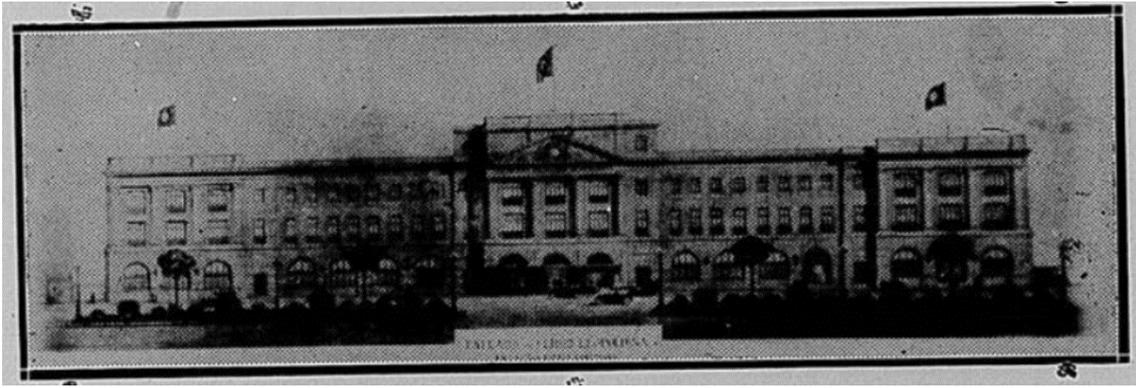


Image 23 : Robert Prentice, *dessin de la façade principale de la gare Barão de Mauá*, s.d. Gravure, *O Jornal*, n° 58, 1924, p. 3.

Quatre mois avant son inauguration, seul le rez-de-chaussée était achevé, laissant apparentes les grandes structures métalliques qui allaient soutenir le reste du bâtiment (image 24). Ce facteur a suffi à provoquer un grand éloignement de la population et a servi de base à des critiques continues : la nouvelle gare de la *Leopoldina* a été décrite comme une « énorme déception ». Le journaliste poursuit en disant que la ville de Rio de Janeiro est restée « sans une seule gare ferroviaire digne d'une grande capitale ». De plus, il affirme qu'il s'agissait d'un « bâtiment sans esthétique », « une baraque en ciment armé ».³³⁶

Comme prévu, certaines modifications ont été apportées au projet : l'atrium, qui atteindrait 23,5 mètres de hauteur et 24 mètres de largeur, serait l'environnement de transition pour les huit plateformes d'embarquement, dont chacune mesurerait 250 mètres de long et 8 mètres de large. Le bâtiment comporterait également deux ailes latérales symétriques, de trois étages chacune. Ainsi, l'ensemble de la façade aurait une longueur totale de 129 mètres.

Le 6 novembre 1926, la gare *Barão de Mauá* est enfin inaugurée, mais elle se limite au rez-de-chaussée, le seul achevé à cette date. Les autres étages, qui abriteraient les bureaux de la compagnie, ne seront achevés que quelques mois plus tard.³³⁷

Selon l'analyse des documents iconographiques, réalisée par l'architecte Joyce Pena³³⁸, les architectes Robert Prentice et Anton Floderer ont conçu la gare de manière

³³⁶ Auteur inconnu, « A nova estação da Praia Formosa », *Jornal do Brasil*, n° 174, 1926, p. 5.

³³⁷ Auteur inconnu, « A nova estação inicial da Leopoldina: realizar-se-há, hoje, a sua inauguração », *O Imparcial*, n° 5.721, 1926, p. 10.

³³⁸ Pena Joyce, « Processo de Tombamento n 1643-T-12: Plataformas de embarque da Estação Barão de Mauá e da Estação e Oficinas de Praia Formosa, no Município do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro », rapport réalisé pour l'Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2013, 147 p.

qu'elle puisse être construite en plusieurs phases. Dans un premier moment, le corps central et l'aile gauche seraient édifiés et, plus tard, la symétrie serait atteinte avec la construction d'une aile identique, du côté opposé.

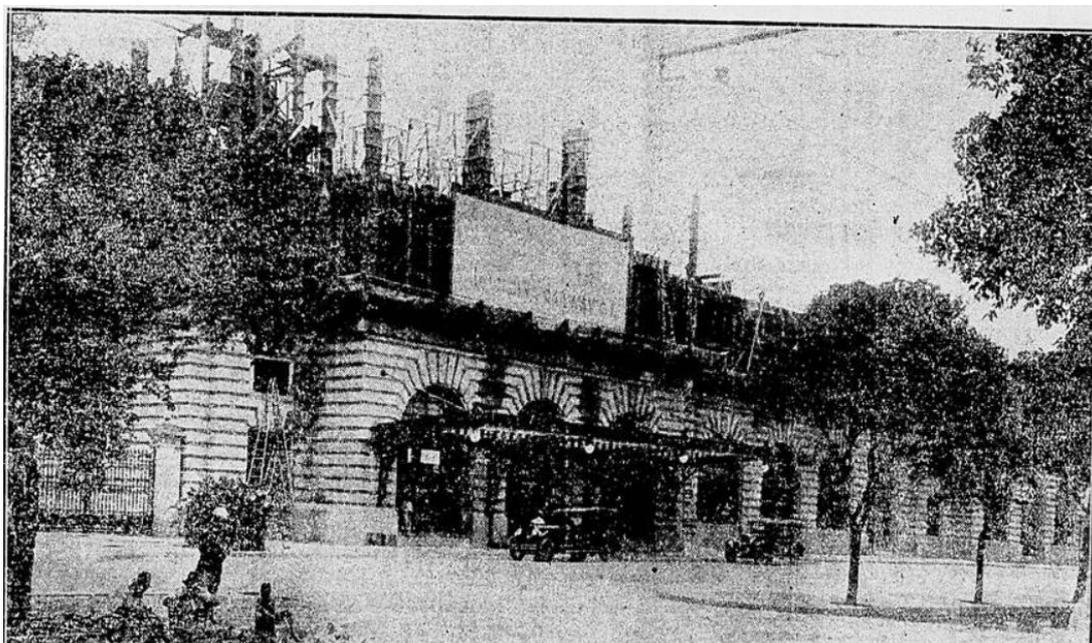


Image 24 : Auteur inconnu, *Gare Barão de Mauá en construction*, s.d., photographie. A Noite, n 5373, 1926, p. 1.

Ces changements de projet peuvent être suivis à travers quelques dessins des façades, contenant le bâtiment complet, datés de 1924 (image 25), en opposition au dessin de la façade principale qui ne contient que l'aile gauche, de 1926 (image 26).

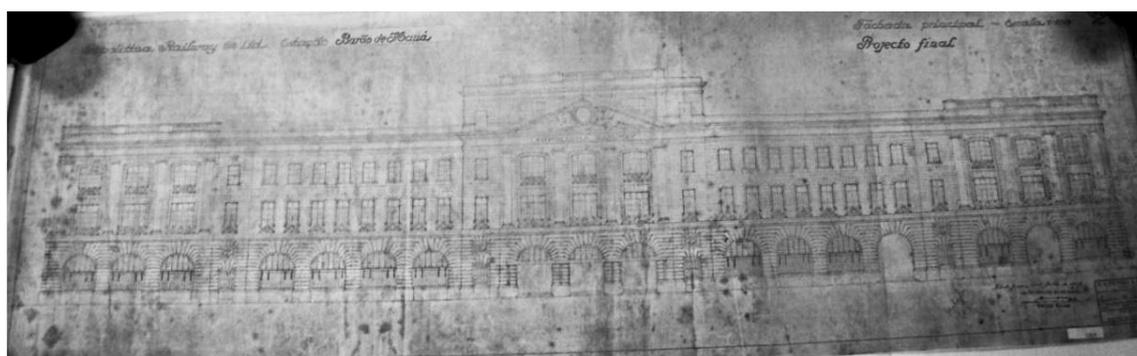


Image 25 : Auteur inconnu, dessin fait par Robert Prentice et Anton Floderer de la totalité de la façade principale de la gare de Barão de Mauá, sur papier calque et datée de 1924, 2013, photographie. Cité dans le rapport réalisé en 2012 par le Ministério dos Transportes, Secretaria de Política Nacional de Transportes et Universidade Federal de Santa Catarina, « Revitalização do Patrimônio Histórico Ferroviário: Museu Ferroviário Nacional », rapport réalisé en 2012, p. 238.

De cette même période, nous pouvons également voir les plans des premier, deuxième et troisième étages (images 27 et 28), une section longitudinale (image 29), une section

transversale (image 30) et la façade nord (image 31).



Image 26 : Joyce Pena, dessin créé par Robert Prentice et Anton Floderer de la façade principale de la gare de Barão de Mauá, sur papier calque, contenant uniquement le volume d'entrée et l'aile gauche et datée de 27 juillet 1926, 2013, photographie. Cité dans Pena Joyce, « Processo de Tombamento n 1643-T-12: Plataformas de embarque da Estação Barão de Mauá e da Estação e Oficinas de Praia Formosa, no Município do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro », rapport réalisé pour l'Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2013, ici 1 vol., p. 39.

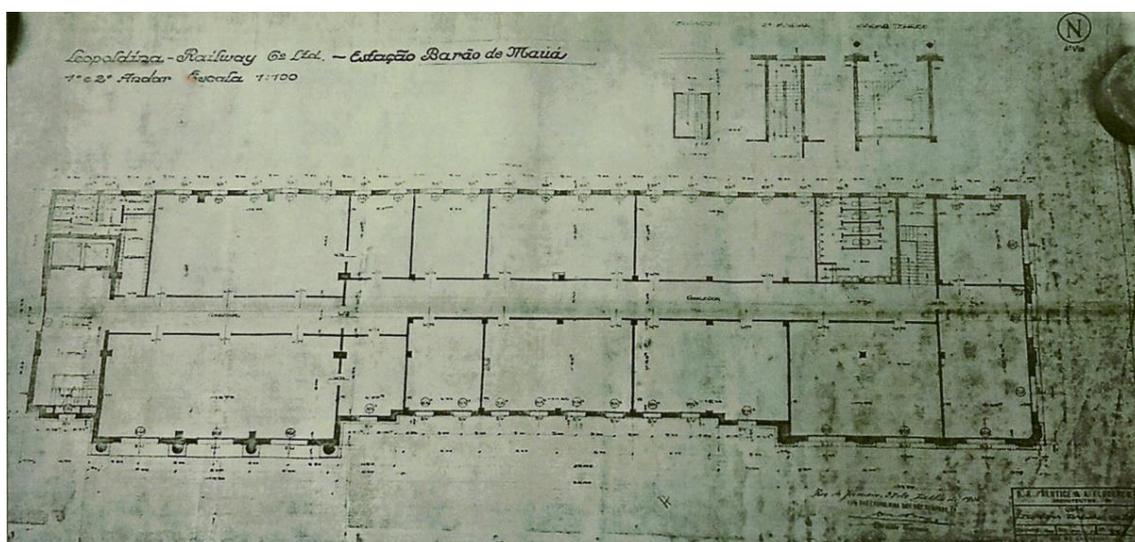


Image 27 : Joyce Pena, dessin fait par Robert Prentice et Anton Floderer du premier et du deuxième étage de la gare de Barão de Mauá, sur papier calque, datée de 1926, 2013, photographie. Cité dans Pena Joyce, « Processo de Tombamento n 1643-T-12: Plataformas de embarque da Estação Barão de Mauá e da Estação e Oficinas de Praia Formosa, no Município do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro », rapport réalisé pour l'Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2013, ici 1 vol., p. 44.

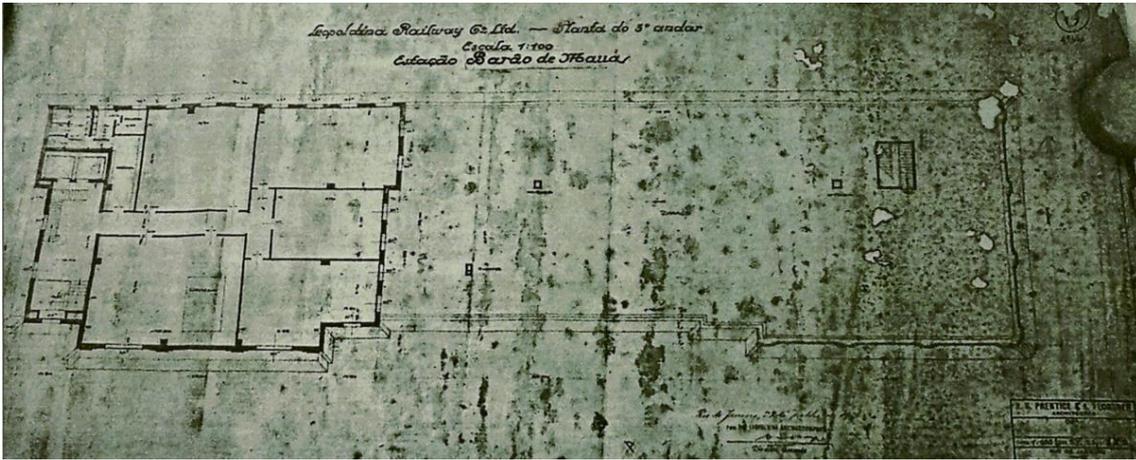


Image 28 : Joyce Pena, dessin fait par Robert Prentice et Anton Floderer du troisième étage de la gare de Barão de Mauá, sur papier calque, datée de 1926, 2013, photographie. Cité dans Pena Joyce, « Processo de Tombamento n 1643-T-12: Plataformas de embarque da Estação Barão de Mauá e da Estação e Oficinas de Praia Formosa, no Município do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro », rapport réalisé pour l'Institut do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2013, ici 1 vol., p. 45.

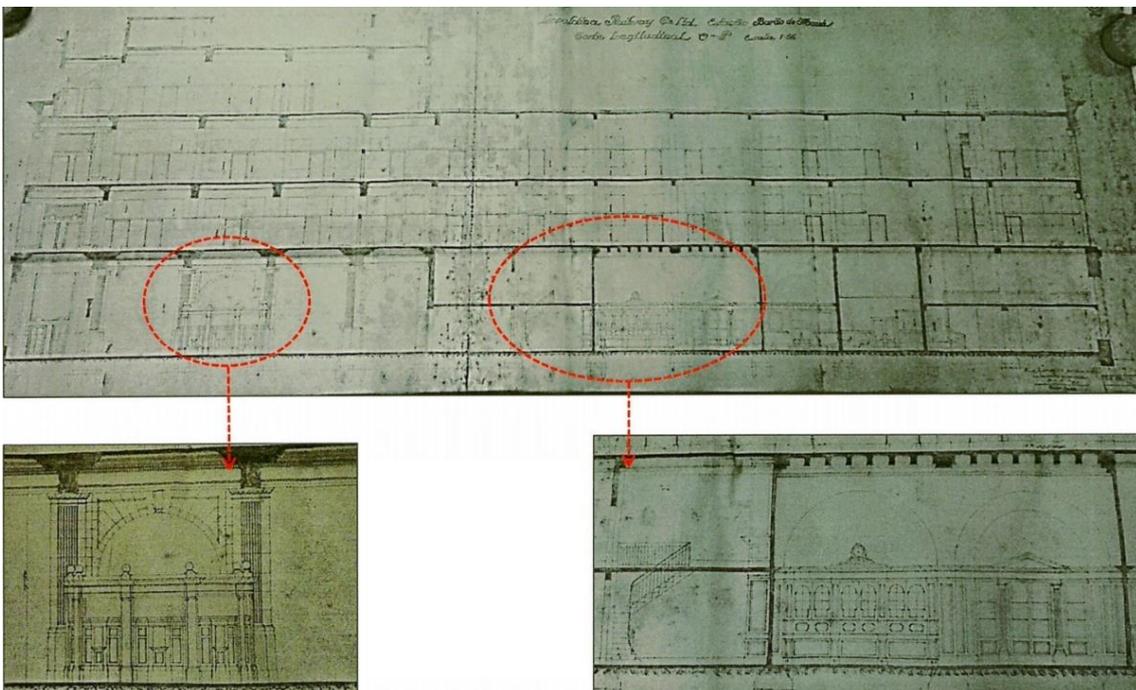


Image 29 : Joyce Pena, dessin fait par Robert Prentice et Anton Floderer, dessin de la section longitudinale de la gare Barão de Mauá, avec marquage des détails des balcons du rez-de-chaussée, sur papier calque, datée de 1926, 2013, photographie. Cité dans le rapport de Pena Joyce pour l'Institut do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, « Processo de Tombamento n 1643-T-12: Plataformas de embarque da Estação Barão de Mauá e da Estação e Oficinas de Praia Formosa, no Município do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro », , 2013, ici 1 vol., p. 42.

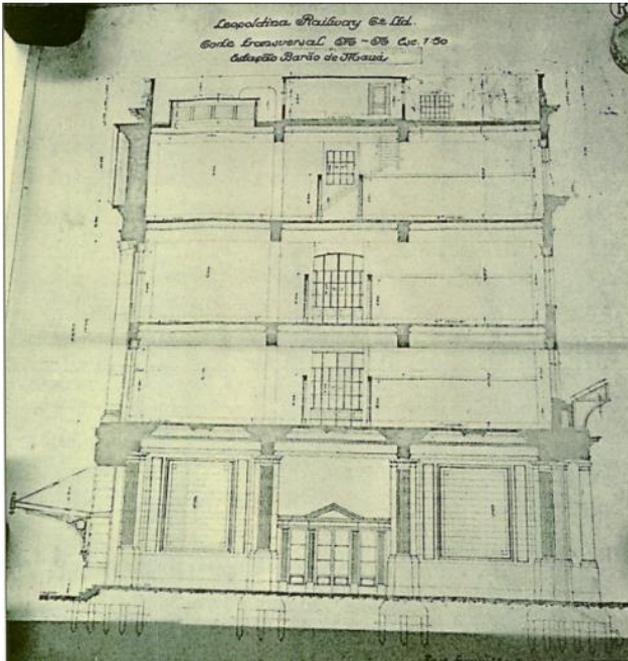


Image 30 : Joyce Pena, dessin fait par Robert Prentice et Anton Floderer, dessin de la section transversale de la gare Barão de Mauá, sur papier calque, datée de 1926, 2013, photographie. Cité dans Pena Joyce, « Processo de Tombamento n 1643-T-12: Plataformas de embarque da Estação Barão de Mauá e da Estação e Oficinas de Praia Formosa, no Município do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro », rapport réalisé pour l’Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2013, ici p. 42.

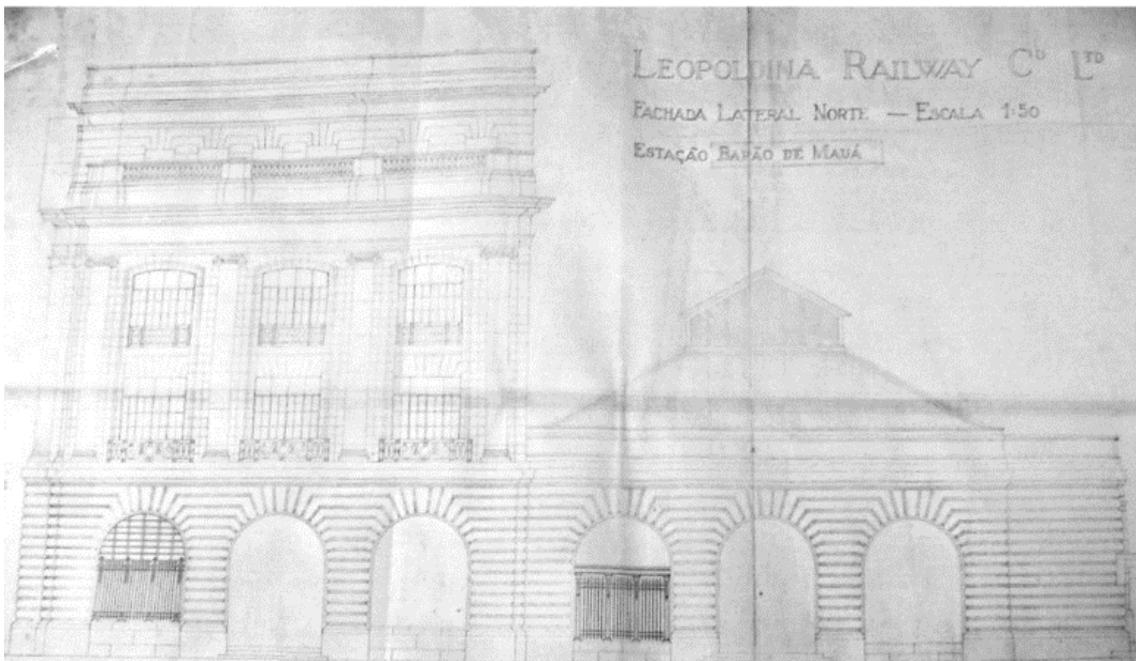


Image 31 : Auteur inconnu, dessin fait par Prentice et Floderer de la façade nord, datée de 1926, photographie. Cité dans Ministério dos Transportes, Secretaria de Política Nacional de Transportes et Universidade Federal de Santa Catarina, « Revitalização do Patrimônio Histórico Ferroviário: Museu Ferroviário Nacional », rapport réalisé en 2012, p. 238.

Selon un rapport réalisé par le ministère des Transports³³⁹, en 2012, le rez-de-chaussée a été compartimenté entre 1926 et 1969, et a subi de nouvelles modifications entre 1969

³³⁹ Ministério dos Transportes, Secretaria de Política Nacional de Transportes et Universidade Federal de Santa Catarina, « Revitalização do Patrimônio Histórico Ferroviário: Museu Ferroviário Nacional », rapport réalisé en 2012, 460 p.

et 2010. Pendant cette période, les dimensions des cages d'ascenseur ont été modifiées et des salles de bain individuelles ont été ajoutées.

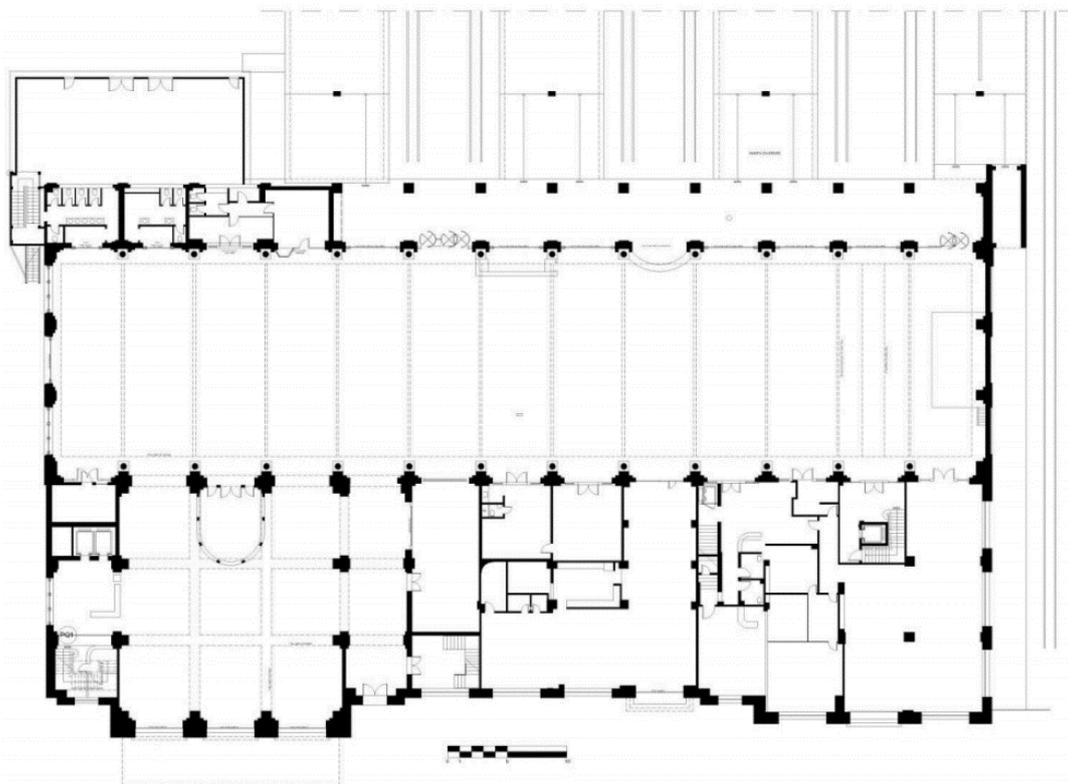


Image 32 : Auteur inconnu, *Plan du rez-de-chaussée*, 2012, dessin architectural. Cité dans Ministério dos Transportes, Secretaria de Política Nacional de Transportes et Universidade Federal de Santa Catarina, « Revitalização do Patrimônio Histórico Ferroviário: Museu Ferroviário Nacional », rapport réalisé en 2012, p. 241.

En raison de l'absence de documentation iconographique sur cet étage, il n'a pas été possible d'effectuer une analyse concernant les modifications subies dans ces espaces. Dans l'image 32, nous voyons l'état actuel du rez-de-chaussée, qui nous permet seulement de comprendre comment le corps principal de la gare s'articule avec la halle menant aux plateformes d'embarquement et de débarquement.

De plus, selon le rapport susmentionné, le deuxième étage a subi un compartimentage entre 1926 et 1977. Plus précisément, lors des réformes qui ont eu lieu en 1977, les salles de bains du deuxième étage ont été modifiées, et une passerelle a été construite, reliant la gare à une annexe, également construite dans les années 1970. En 2010, les chambres de la façade arrière ont été transformées en un seul espace, tandis que celles de la façade précédente ont reçu de nouveaux compartiments (image 33).



Image 33 : Monique Silva (éditions), *Plans du deuxième étage avec les modifications réalisées entre 1926 et 2010, 2021*, dessins architecturaux. Basé dans les dessins cité dans Ministério dos Transportes, Secretaria de Política Nacional de Transportes et Universidade Federal de Santa Catarina, « Revitalização do Patrimônio Histórico Ferroviário: Museu Ferroviário Nacional », rapport réalisé en 2012, p. 241.

En ce qui concerne le troisième étage, dans les années 1970, de nouvelles chambres et de nouvelles salles de bains ont été construites sur l'aile gauche du bâtiment, ce qui a rendu l'ensemble du bâtiment de la même hauteur. Les chambres déjà existantes à cet étage, qui se trouvaient dans le volume où se trouve le fronton, ont également été compartimentées, il a reçu une nouvelle salle de bain et la lucarne qui y existait, a été supprimée. En 2010, les pièces ont été à nouveau compartimentées, de sorte que la plupart des petits bureaux créés n'ont pas reçu de lumière naturelle. En outre, à cette époque, les salles de bains ont été à nouveau modifiées (image 34).



Image 34 : Monique Silva (éditions), *Plans du troisième étage avec les modifications réalisées entre 1926 et 2010*, dessins architecturaux fait en 2021. Basé sur le dessin cité dans le rapport réalisé en 2021 par le Ministério dos Transportes, Secretaria de Política Nacional de Transportes et Universidade Federal de Santa Catarina, «Revitalização do Patrimônio Histórico Ferroviário: Museu Ferroviário Nacional », p. 242.

Bien que nous ayons un grand écart entre les périodes possibles où les rénovations ont eu lieu, si nous comparons ces dates avec celles des changements dans l'administration de la *Leopoldina*, nous pouvons faire quelques hypothèses pour essayer de comprendre les raisons qui ont engendré une augmentation du nombre de subdivisions de bureaux et l'expansion du troisième étage.

Comme indiqué dans le chapitre précédent, la *Leopoldina Railway* a été liquidé en 1950³⁴⁰ et son réseau ferroviaire a été confié au gouvernement. En 1957, la *Rede*

³⁴⁰ Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, « Lei nº 1.288 de 20 de dezembro de 1950 », Diário Oficial, consulté le 3 avril 2021. URL : <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1950-1959/lei-1288-20-dezembro-1950-367486-publicacaooriginal-1-pl.html>

Ferrovária Federal S.A. a été fondé et a probablement occupé le bâtiment, raison pour laquelle nous voyons le premier agrandissement du troisième étage déjà en évidence en 1959 (image 35). Sur une autre photographie, datant de la fin des années 1970, nous voyons le troisième étage complètement occupé (image 36).

En général, les modifications apportées n'ont pas eu un impact sérieux sur la lecture extérieure du bâtiment. Elles ont suivi le langage architectural original du projet, avec l'utilisation de matériaux similaires, le respect de la hauteur du point le plus élevé du couronnement préexistant, ainsi que le respect du rythme et de la forme des fenêtres.

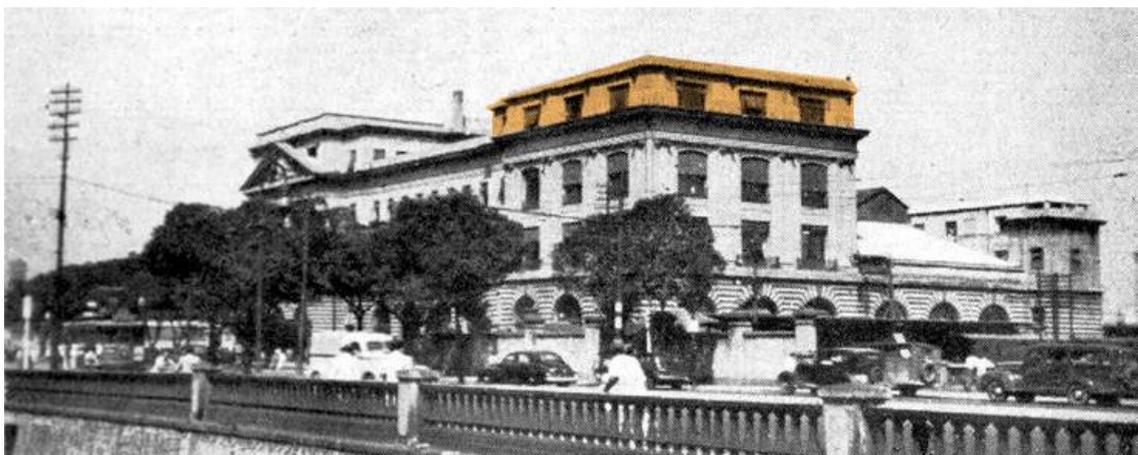


Image 35 : Auteur inconnu, vue de la gare de Barão de Mauá depuis l'Avenida Francisco Bicalho, en orange, le complément du quatrième étage de l'aile gauche du bâtiment, 1959, photographie. Cité dans Pena Joyce, « Processo de Tombamento n 1643-T-12: Plataformas de embarque da Estação Barão de Mauá e da Estação e Oficinas de Praia Formosa, no Município do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro », rapport réalisé pour l'Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2013, ici 1 vol., p. 12. Édition Monique Silva.



Image 36 : Auteur inconnu, *Fronton de Lúcio Landucci représentant l'agriculture et l'industrie.*, s.d., photographie. Cité dans Siqueira de Queiroz Varella Lucia, Amaral de Sampaio Lilian et Fernando Souza Leão de Andrade Carlos (dir.), « Centro de Memória da Estação Barão de Mauá », rapport réalisé par l'Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 6^a Superintendência Regional, 2009, 87 p., ici p. 10.

Il n'est pas possible de dire si les travaux réalisés aux différents étages entre 1977 et 2010 ont eu lieu simultanément, mais nous pouvons supposer qu'ils devaient abriter des organismes administratifs liés aux chemins de fer brésiliens et à la gare *Barão de Mauá* elle-même, comme la *Companhia Brasileira de Trens Urbanos*, créée en 1982, la *FLUMITRENS*, créée en 1994, et la *SuperVia*, créée en 1998.

Cette hypothèse est également soutenue par le fait que, selon un rapport réalisé par l'architecte Joyce Pena³⁴¹, il avait dans le bâtiment un centre de documentation historique et archivistique contenant une collection sur les chemins de fer de l'état de Rio de Janeiro des compagnies mentionné ci-dessus (notamment sur la gare *Barão de Mauá* et la gare *Central do Brasil*). En outre, un groupement de la *Polícia Ferroviária Federal* (Police Ferroviaire Fédérale) y a également été installé.

Encore en 2012, le rez-de-chaussée abritait également une chapelle, quelques employés du *Serviço Social de Estradas de Ferro* (Service Social des Chemins de Fer) et de la *Companhia de Engenharia de Transportes e Logística - CENTRAL* (Société d'Ingénierie des Transports et Logistique -CENTRAL). Liés à ces institutions, il y avait également les vestiges d'un centre culturel dans le bâtiment (inactif depuis 2011).

Comme indiqué précédemment, la gare Leopoldina a complètement cessé ses activités de transport de marchandises et de passagers en 2004. Depuis 2011, le foyer du rez-de-chaussée et les plateformes d'embarquement ont commencé à être loués à des tiers pour accueillir des expositions d'art, des événements culturels et des concerts. Parmi ces événements, on peut citer le festival international de la bande dessinée, *Rio ComicCon*³⁴², qui a eu lieu du 20 au 23 octobre 2011.

Entre le 12 septembre et le 16 octobre de l'année suivante³⁴³, la gare a accueilli l'intervention artistique temporaire du brésilien Ernesto Neto, promue par le *Coletivo Nike Flyknit*. Il s'agissait à son tour d'une structure construite avec des cordes aux couleurs vives, soutenue par la structure métallique du toit du halle de la gare *Leopoldina*, qui formait une sorte de labyrinthe cylindrique suspendu. Cette installation permettait une

³⁴¹ Pena Joyce, « Processo de Tombamento n 1643-T-12: Plataformas de embarque da Estação Barão de Mauá e da Estação e Oficinas de Praia Formosa, no Município do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro », rapport réalisé pour l'Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2013, 147 p.

³⁴² Site web officiel du journal *O Globo*, « Veja a programação completa da Rio Comicon 2011 ». Mis en ligne le 20 octobre 2011, consulté le 17 juin 2021. URL : <http://g1.globo.com/pop-arte/noticia/2011/10/veja-programacao-completa-da-rio-comicon-2011.html>

³⁴³ Nunes Ricardo, « Nike Flyknit Collective Apresenta Exposição de Ernesto Neto no Rio de Janeiro », *SneakerBr*. Mis en ligne le 10 septembre 2012, consulté le 17 juin 2021. URL : <https://sneakersbr.co/nike-flyknit-collective-apresenta-exposicao-de-ernesto-neto-no-rio-de-janeiro/>

interaction directe avec le public, qui pouvait la toucher, l'escaladée et marcher dessus (image 37).³⁴⁴



Image 37: Auteur inconnu, *l'intervention artistique d'Ernesto Neto*, 2012, photographie. Site web officiel Lab IT, *Intervenções Temporárias no Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo*, « O bicho SusPenso Na PaisaGen ». Consulté le 17 juin 2021. URL: <https://intervencoestemporarias.com.br/intervencao/obichosuspensonapaisagen/>

Il convient d'ouvrir une petite parenthèse sur cette intervention artistique : en 2018, Ernesto Neto a été invité à réaliser quelque chose de similaire à *Zürich Hauptbahnhof* (la gare centrale de Zurich), en Suisse. À l'époque, l'artiste avait créé, avec les mêmes matériaux et techniques que ceux utilisés dans la gare *Leopoldina*, une structure qui ressemblait à un arbre. Appelée *Gaia Mother Tree*, on estime que l'œuvre a été visitée par près d'un demi-million de personnes, qui fréquentaient la gare quotidiennement.³⁴⁵

Autre exemple, le festival de musique et de culture noire *Back2Black*, s'est tenu du 23 au 25 novembre 2012.³⁴⁶ Celle-ci, à son tour, avait des proportions expressives, tant au niveau du thème que du nombre de personnes qui occupaient la gare. La pertinence d'une

³⁴⁴ Site web officiel Lab IT, *Intervenções Temporárias no Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo*, « O bicho SusPenso Na PaisaGen ». Consulté le 17 juin 2021. URL : <https://intervencoestemporarias.com.br/intervencao/obichosuspensonapaisagen/>

³⁴⁵ Baratto Romullo, « Artista brasileiro cria escultura de cordas na estação de Zurique », *Archdaily*, 2018. Mis en ligne le 03 juillet 2018, consulté le 17 juin 2021. URL: <https://www.archdaily.com.br/br/897448/artista-brasileiro-cria-escultura-de-cordas-na-estacao-central-de-zurique>

³⁴⁶ Site web officiel du journal *O Globo*, « Estação Leopoldina, no Rio, recebe 4ª edição do festival Back2Black ». Mis en ligne le 23 novembre 2012, consulté le 17 juin 2021. URL: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2012/11/estacao-leopoldina-no-rio-recebe-4-edicao-do-festival-back2black.html>

telle célébration est très touchante, compte tenu du contexte historique de l'esclavage qui a ravagé le Brésil entre le XVIIe et le XIXe siècle. Ce fait devient encore plus sensible et pertinent quand on pense que la gare *Leopoldina* est située près de la zone connue sous le nom de Petite Afrique, qui abrite plusieurs centres culturels et monuments liés à la culture et à l'histoire de la population noire, comme le Quai du Valongo.

En revanche, la réalisation d'un festival de cette ampleur, qui concentre un grand nombre de personnes (image 38) dans un bâtiment presque centenaire qui n'a pas reçu les soins de conservation appropriés, constitue un risque sérieux pour le patrimoine. Ce fait a été reconnu par les autorités publiques, qui sont intervenues en interdisant de tels événements.

Quant aux quais d'embarquement et de débarquement, ils sont actuellement utilisés comme dépôts pour les wagons, les locomotives et divers matériels roulants, qui sont sujets à une détérioration constante, tant en raison de l'exposition aux intempéries que du vandalisme.



Image 38: João Wainer, « Foto geral do público do festival », *hall de la gare Leopoldina lors de l'événement musical Back2Black*, 2012, photographie. Site web officiel Experimento Grafico. Consulté le 17 juin 2021. URL: http://www.experimentografico.com/wordpress_experimento_content/uploads/2013/02/ao0i2866_02.jpg

Le plus grave à propos de ces types d'interventions et d'événements est la manière dont ils sont généralement réalisés. Dans le cas de la gare Barão de Mauá, les compartiments et les agrandissements visaient à créer de nouveaux bureaux, afin de loger un plus grand

nombre de personnes. De plus, l'édifice n'était pas pensé pour loger les activités qui nécessitent l'utilisation d'appareils comme les climatiseurs et les ordinateurs, ce qui peut aussi devenir un risque à son intégrité.

Ces facteurs, combinés à l'absence de travaux de conservation ou d'entretien préventif et à une utilisation non compatible avec l'espace, ont causé de graves préjudices au bâtiment. Selon l'inspection effectuée par le *Ministério Público Federal* (Ministère Public Fédéral)³⁴⁷, en 2018, la gare est exposée à de graves risques d'incendie, ainsi qu'à une infestation de termites et à des infiltrations dans le toit, en raison du manque de maintenance. En outre, le manque d'utilisation et l'abandon sont également profondément dommageables, puisque plusieurs chambres sont utilisées par des sans-abri, à la fois comme résidence et pour la consommation de drogues.

Il est nécessaire de souligner qu'un bâtiment, surtout s'il a une valeur historique, présente des questions limitatives quant à son utilisation, c'est-à-dire qu'il exige une étude approfondie sur les utilisations compatibles avec sa morphologie architecturale, ses espaces et sa matérialité, afin que les nouvelles utilisations ne nuisent pas à son intégrité physique, documentaire et mémorielle.

L'état actuel de dégradation et d'abandon de la gare reflète également le manque d'intérêt des organismes publics et privés pour le patrimoine industriel brésilien. Ces constructions, en raison de leur échelle, de leurs usages d'origine et du contexte urbain dans lequel elles sont insérées, deviennent souvent des objets d'intervention complexes, car elles nécessitent également une articulation avec leur environnement, afin d'être réinsérées dans la dynamique de la vie quotidienne et de servir efficacement la société. Toutes ces questions seront abordées dans le prochain chapitre, où nous analyserons des exemples de requalification de bâtiments industriels, notamment de gares ferroviaires, au Brésil et dans le monde entier, afin d'en tirer des lignes directrices pour la *Leopoldina* et ses environs.

³⁴⁷ Suima Sérgio Gardenghi, « Vistoria Estação Barão de Mauá », rapport réalisé par le Ministério Público Federal, Procuradoria da República do Estado no Rio de Janeiro, 2018, 1 vol., 13 p.

CHAPITRE 3

LES GARES ET AUTRES BATIMENTS INDUSTRIELS COMME ÉLÉMENTS DÉCLENCHANT DU RÉAMÉNAGEMENT URBAIN

1. LA PROTECTION DE LA GARE *LEOPOLDINA (BARÃO DE MAUÁ)* DANS UNE PERSPECTIVE NATIONALE ET INTERNATIONALE

L'idée de préserver les traces matérielles du passé est apparue en France, au XVIII^e siècle, pendant la Révolution Française. Initialement, le concept de patrimoine ne comprenait que les bâtiments monumentaux liés à la noblesse et au clergé, mais au fil du temps, cette idée a muté, s'étendant à d'autres typologies architecturales, sites, ensembles, techniques et biens immatériels.³⁴⁸

Actuellement, l'Organisation des Nations Unies pour l'Éducation, la Science et la Culture – *UNESCO*, est l'agence chargée de sauvegarder, protéger et promouvoir le patrimoine culturel et naturel dans le monde entier. L'institution se distingue également par l'établissement d'accords et de conventions internationaux qui définissent les concepts de conservation et de préservation du patrimoine, tels que la Convention pour la Protection du Patrimoine Mondial Culturel et Naturel, qui a eu lieu en 1972.³⁴⁹

L'*UNESCO* est également chargée de recevoir les propositions de reconnaissance de biens culturels et naturels comme patrimoine mondial, dont les dossiers peuvent être envoyés spontanément par les nations membres.

Cependant, bien qu'il existe une institution mondiale, chaque pays a ses propres catégories, définitions et niveaux de protection du patrimoine historique et culturel. Dans le cadre de ce travail, il ne nous appartient pas de nous attarder sur chaque cas de manière isolée, nous chercherons donc à exemplifier et à exposer brièvement la manière dont certains pays procèdent aux classifications pour la reconnaissance des biens immeubles comme patrimoine culturel. Nous prendrons l'exemple de la France, qui a été un pionnier

³⁴⁸ Choay Françoise, *A Alegoria do Patrimônio*, traduction Luciano Vieira Machado, São Paulo, Editora UNESP, 2017.

³⁴⁹ Site web officiel UNESCO, « Protéger notre patrimoine et favoriser la créativité ». Consulté le 03 août 2021. URL: <https://fr.unesco.org/themes/prot%C3%A9ger-notre-patrimoine-et-favoriser-la-cr%C3%A9ativit%C3%A9>

dans la reconnaissance de la notion de patrimoine ; de l'Italie, qui a développé de manière plus approfondie les théories et les pratiques de restauration des bâtiments historiques, qui sont encore utilisées aujourd'hui dans le monde entier ; et du Portugal, dont la législation et la catégorisation, des cas que nous avons analysés et que nous abordons brièvement, présentent des similitudes et peuvent être comparés aux méthodologies employées au Brésil.

En France, le patrimoine bâti peut être reconnu comme un monument historique par les autorités publiques. Dans ce sens, des bâtiments ou des ensembles peuvent être protégés en tant que monuments pouvant être marqués au niveau régional sous le titre d' « inscription », ou au niveau national sous le titre de « classement ».³⁵⁰

En Italie, à son tour, un bien est défini comme "culturel" lorsqu'il est identifié comme un représentant, un témoin ou un héritage du passé et que, par conséquent, ses valeurs historiques, artistiques et culturelles doivent être protégées afin d'être transmises aux générations futures. La définition légale du patrimoine culturel italien est établie par le *Codice dei beni culturali e del paesaggio* (Code du patrimoine culturel et du paysage), qui stipule les restrictions d'intervention et les actions de tutelle et de sauvegarde, par le biais des articles 2 et 10 du Décret Législatif du 22 janvier 2004, n°. 42.³⁵¹

Au Portugal, la *Direção-Geral do Património Cultural – DGPC* (Direction Générale du Patrimoine Culturel) est l'organisme responsable des procédures administratives relatives au classement des biens immobiliers. La *DGPC* travaille en partenariat avec les directions régionales de la culture afin de déterminer les niveaux de classement d'un bâtiment, d'un site ou d'un ensemble d'intérêt culturel. En ce sens, il est possible que la valorisation et la protection du bien soient reconnues comme un « monument national », dont la valeur est significative pour la nation portugaise ; à une échelle d'intérêt moindre, mais toujours au niveau national, un bien peut être classé comme « d'intérêt public » et, enfin, lorsque sa relation mémorielle et identitaire est liée à une ville, il peut recevoir le titre d' « intérêt municipal ».³⁵²

En ce qui concerne le Brésil, en général, tel que Portugal, au moins trois organismes agissent dans la protection, la gestion et la promotion du patrimoine historique et culturel

³⁵⁰ Site web officiel République Française, « La protection du patrimoine monumental français : un état des lieux ». Mis en ligne le 08 avril 2020, consulté le 03 août 2021. URL: <https://www.vie-publique.fr/eclairage/273873-la-protection-du-patrimoine-monumental-francais-un-etat-des-lieux>

³⁵¹ Ufficio dell'Unione Europea per la Proprietà Intellettuale et Ufficio Italiano Brevetti e Marchi, « Le Protezione del Patrimonio Culturale », rapport réalisé em 2019, p. 15. Consulté le 03 août 2021. URL: <https://www.marchiedisegni.eu/wp-content/uploads/2020/02/PATRIMONIO-CULTURALEdef.pdf>

³⁵² Site web officiel *Direção-Geral do Património Cultural*, « Classificação de Bens Imóveis e fixação de ZEP ». Consulté le 03 août 2021. URL: <http://www.patrimoniocultural.gov.pt/pt/patrimonio/patrimonio-imovel/classificacao-de-bens-imoveis-e-fixacao-de-zep/>

dans différentes sphères du pouvoir public : au niveau municipal, de l'état ou fédéral. Chaque état et ville a ses propres lois et manières d'agir sur le patrimoine local et ses instituts travaillent en collaboration avec d'autres agences de leurs respectifs villes et états, telles que le bureau d'urbanisme, par exemple.

Au niveau national, le *Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN* (Institut du Patrimoine Historique et Artistique National) est lié au Ministère du Tourisme et compte 27 surintendances, une dans chaque unité fédérative. L'administration centrale est située dans deux unités, l'une dans la capitale du pays, Brasilia, et l'autre dans la ville de Rio de Janeiro.

Dans le cas de Rio de Janeiro, l'*Instituto Estadual do Patrimônio Cultural - INEPAC* (Institut d'État du Patrimoine Culturel) est lié au gouvernement de l'État de Rio de Janeiro, tandis que l'*Instituto Rio Patrimônio da Humanidade - IRPH* (Institut Rio Patrimoine de l'Humanité) est lié à la mairie. Les deux sont consacrés à la préservation du patrimoine culturel de Rio de Janeiro, à la préparation d'études et à l'inspection des œuvres et des biens répertoriés, à la délivrance d'avis techniques, à la recherche, au catalogage, à l'inventaire et à la réalisation de protections.

De manière générale, l'*IPHAN* agit de la même manière que l'*IRPH* et l'*INEPAC*, ce qui le différencie des autres organismes c'est le niveau de pertinence des biens et expressions culturelles constitués sous la protection du patrimoine, qui ont une pertinence pour la mémoire et pour la culture au niveau national, de l'état et municipal, respectivement.

Dans ce chapitre, nous dresserons un panorama général des initiatives de protection du patrimoine ferroviaire dans le contexte brésilien et international, en incluant quelques exemples remarquables dans le monde, mais en accordant une attention particulière à la manière dont la France, l'Italie, le Portugal et le Brésil traitent les composantes de leur système ferroviaire, notamment en ce qui concerne les bâtiments des anciennes gares. Ainsi, nous pourrions identifier les stratégies d'interventions mises en œuvre et les usages qui semblent plus compatibles avec la vocation de ces bâtiments. Enfin, nous utiliserons ces informations pour élaborer notre propre proposition d'intervention pour la gare *Leopoldina*.

1.1. LA PROTECTION INTERNATIONALE DU PATRIMOINE FERROVIAIRE

La première manifestation publique exprimant un intérêt pour la protection des vestiges de la période industrielle a eu lieu en Angleterre en 1962. Cette année-là, la destruction de la gare d'Euston, à Londres, a suscité l'inquiétude du grand public quant à la perte de témoignages de l'industrialisation en raison de l'obsolescence, de la croissance de la ville et de la spéculation immobilière. Par conséquent, ont été publiées les premières études visant à définir des concepts tels que « monument industriel »³⁵³ et « archéologie industrielle »³⁵⁴, afin de déterminer quelles structures et quelles périodes devaient être incluses dans la notion de patrimoine.³⁵⁵

On peut dire que cette reconnaissance de la valeur patrimoniale des vestiges de l'industrialisation s'est consolidée à l'échelle internationale en 1986 : *Ironbridge* et ses environs, dans la région de Coalbrookdale Coalfield, en Angleterre, ont été les premières structures et les premiers sites de la période industrielle à être inscrits sur la liste du patrimoine mondial de l'*UNESCO*.³⁵⁶

En ce qui concerne le patrimoine ferroviaire, ce n'est toutefois qu'en 1998 que l'*UNESCO* a ajouté un chemin de fer à sa liste. Il s'agissait de la ligne ferroviaire de Semmering en Autriche. Cette ligne, construite entre 1848 et 1854, et l'ensemble des structures du système ferroviaire qui lui est associé, qui comprend des tunnels et des viaducs, ont été considérés comme un exemple important d'ingénierie et ont donc été classés. Le chemin de fer est situé dans le spectaculaire paysage montagneux autrichien et est toujours en service aujourd'hui.³⁵⁷

Actuellement, la liste des biens du patrimoine mondial comprend trois autres chemins de fer, dont la reconnaissance et la protection, comme dans le cas de Semmering, incluent également le paysage environnant. Ce sont: les Chemins de Fer de Montagne en Inde³⁵⁸,

³⁵³ Un membre du *Ancient Monuments Boards and Inspectorate*, à Londres, a défini un « monument industriel » comme tout bâtiment ou structure issu de la révolution industrielle qui, seul ou associé à des équipements, illustre le début et le développement de processus industriels et techniques, y compris les moyens de communication. *Apud* Raistrick Arthur, *Industrial Archaeology: An Historical Survey*, Frogmore, Paladin, 1973, p. 2.

³⁵⁴ Le journaliste, muséologue et écrivain britannique Kenneth Hudson (1916-1999) a défini l' « archéologie industrielle » comme la découverte, l'enregistrement et l'étude des vestiges physiques des industries et des moyens de communication du passé. Hudson Kenneth, *Wha tis Industrial Archaeology?*, Routledge, 1963.

³⁵⁵ Kühl Beatriz Mugayar, *Preservação do Patimônio Arquitetônico da Industrialização : Problemas Teóricos de Restauo*, Cotia, Ateliê Editorial, 2008.

³⁵⁶ *Site web officiel Iron Bridge Gorge Museums*, « The Iron Bridge ». Consulté le 19 janvier 2021. URL : <https://www.ironbridge.org.uk/our-story/the-iron-bridge/>

³⁵⁷ *Site web officiel UNESCO*, « Chemins de fer de montagne en Inde ». Consulté le 03 août 2021. URL : <https://whc.unesco.org/fr/list/944>

³⁵⁸ *Site web officiel UNESCO*, « Ligne de chemin de fer de Semmering ». Consulté le 03 août 2021. URL : <https://whc.unesco.org/fr/list/785>

qui se compose de trois chemins de fer, situés dans les environs de l'Himalaya, du Bengale occidental et des Nilgiri, qui ont été reconnus par l'*UNESCO* en 1999; le Chemin de Fer Rhétique dans les paysages de l'Albula et de la Bernina³⁵⁹, situé entre l'Italie et la Suisse, enregistré en 2008; et le Chemin de Fer Transiranien, situé dans la République Islamique d'Iran³⁶⁰, qui a été inclus en 2021.

En plus de ces exemples, il n'y a qu'une seule gare ferroviaire sur la liste de l'*UNESCO*, la gare *Chhatrapati Shivaji*.³⁶¹ Construite entre 1878 et 1888, la gare a été conçue dans un style gothique victorien auquel se mêlent des éléments d'architecture indienne traditionnelle. Elle a été reconnue comme patrimoine mondial en 2004.

Bien que l'*UNESCO* ne fournisse aucune subvention financière pour les biens figurant sur sa liste du patrimoine mondial, la visibilité découlant de la reconnaissance de ces bâtiments, sites et ensembles se traduit par la génération de capitaux dans le secteur culturel grâce à l'industrie du tourisme. Selon l'Organisation Mondiale du Tourisme³⁶², le tourisme culturel représente 40 % du tourisme mondial. Par conséquent, cette forte demande génère des emplois, favorise la régénération des zones rurales et urbaines et contribue à la création de ressources pour la sauvegarde du patrimoine naturel et culturel.

En outre, le tourisme culturel peut être un outil important pour l'appréciation et la reconnaissance du patrimoine par la communauté locale: il peut favoriser la cohésion territoriale, l'inclusion socio-économique des populations les plus vulnérables, ainsi que contribuer à la continuité des connaissances et des techniques menacées.³⁶³

Comme nous l'avons vu précédemment, le gouvernement est l'acteur qui détient le plus grand pouvoir en matière de protection du patrimoine, que ce soit dans les pays européens ou au Brésil. Avant d'être reconnus comme patrimoine mondial, plusieurs de ces bâtiments et structures ferroviaires bénéficiaient déjà d'un certain degré de protection déterminé par le gouvernement de leurs pays respectifs. Cependant, le pouvoir publique et l'*UNESCO* ne sont pas les seuls responsables de la sauvegarde du patrimoine ferroviaire.

Plusieurs organisations mondiales et locales se consacrent à la préservation et à la

³⁵⁹ Site web officiel *UNESCO*, « Chemin de fer rhétique dans les paysages de l'Albula et de la Bernina ». Consulté le 03 août 2021. URL: <https://whc.unesco.org/fr/list/1276>

³⁶⁰ Site web officiel *UNESCO*, « Chemin de fer transiranien ». Consulté le 03 août 2021. URL: <https://whc.unesco.org/fr/list/1585/>

³⁶¹ Site web officiel *UNESCO*, « Gare Chhatrapati Shivaji ». Consulté le 03 août 2021. URL: <https://whc.unesco.org/fr/list/945>

³⁶² Site web officiel *World Tourism Organization*, « Tourism and Culture Synergies ». Consulté le 05 août 2021. URL : <https://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284418978>

³⁶³ Site web officiel *UNESCO*, « Remettre le tourisme culturel sur les rails ». Mis en ligne le 01 mars 2021. URL : <https://fr.unesco.org/news/lhorizon-remettre-tourisme-culturel-rails>

conservation du patrimoine industriel, dont les chemins de fer faisant partie. Leurs actions comprennent la recherche, la documentation, la promotion de l'éducation, la conservation et la sensibilisation de la population par rapport au patrimoine. Ils travaillent généralement avec d'autres institutions, en partenariat avec des universités, des organisations non gouvernementales, des comités, des entreprises privées et même avec la population locale.

À ce propos, l'institution la plus représentative est *The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage* – TICCIH (Comité International pour la Conservation du Patrimoine Industriel). Fondé en 1978, le TICCIH est présent dans quarante-six pays. Outre les fonctions précédemment citées, ce comité a également été chargé de la création et de la publication de documents qui fournissent des définitions et des lignes directrices sur le patrimoine industriel, y compris les chemins de fer.³⁶⁴

Ces documents comprennent la Charte de Nizhny Tagil, de 2003, les Principes de Dublin, de 2011 et la Déclaration de Taipei, de 2012. En ce qui concerne la Charte de Nizhny Tagil³⁶⁵, elle a été le premier document international à aborder le domaine du patrimoine industriel, en tenant compte de ses spécificités. La charte présente également quelques définitions à propos patrimoine industriel, les principes de conservation et reconversion, elle énumère également les valeurs qui peuvent être associées au patrimoine industriel et souligne la pertinence de la participation et de l'intégration entre les gouvernements, la communauté locale, les institutions, les associations et les bénévoles.

Les Principes de Dublin³⁶⁶, à son tour, était le document qui a procédé et a élargi les définitions de la Charte de Nizhny Tagil. Il comprend des aspects immatériels telles que les mémoires, la vie sociale des ouvriers et de leurs communautés. Il reconnaît également le patrimoine industriel de manière plus large, à la fois dans le temps et dans l'espace. De plus, il souligne que les typologies et technologies peuvent être étudiées, comparées et associées dans différentes échelles, qu'elles soient locales, régionales, nationales ou internationales. Le document énumère également les menaces auxquelles le patrimoine industriel est susceptible et met en évidence l'importance de la documentation.

Outre le TICCIH, il convient de mentionner ici d'autres institutions actives au niveau

³⁶⁴ Site web officiel TICCIH, « About ». Consulté le 04 août 2021. URL : <https://ticcih.org/about/>

³⁶⁵ International Council of Monuments and Sites, «Charte Nizhny Tagil Pour Le Patrimoine Industriel», 2011. Consulté le 22 janvier 2019. URL: <https://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilFrench.pdf>

³⁶⁶ International Council of Monuments and Sites, « Les principes de Dublin », Principes conjoints ICOMOS-TICCIH pour la conservation des sites, constructions, aires et paysages du patrimoine industriel, 2011. Consulté le 22 janvier 2019. URL: https://www.icomos.org/Paris2011/GA2011_ICOMOS_TICCIH_joint_principles_EN_FR_final_20120110.pdf

national ou régional pour la protection et la conservation du patrimoine ferroviaire. En France, l'association non gouvernementale la plus reconnue est le CILAC³⁶⁷ (Comité d'information et de liaison pour l'archéologie, l'étude et la mise en valeur du patrimoine industriel). Fondée en 1978, elle est le représentant de la TICCIH en France, sa mission principale étant la protection et la promotion du patrimoine industriel français par le soutien et la sollicitation de la société. Le CILAC promeut régulièrement des colloques nationaux et internationaux, des voyages d'étude et des recherches pour la reconnaissance du patrimoine industriel en tant que monuments historiques (qui sont soumis au Ministère de la Culture de la France). L'institution est également responsable de la publication d'une revue sur le patrimoine industriel et d'un prix annuel pour les jeunes chercheurs.³⁶⁸

Une autre importante institution non gouvernementale française est l'Association pour l'histoire des chemins de fer.³⁶⁹ Fondée en 1988, l'association a pour objectif de promouvoir la recherche sur les chemins de fer et leurs composants par le biais de programmes de recherche, de bourses, de publications et d'événements ouverts. De plus, cette organisation travaille en partenariat avec des institutions privées, telles que la SNCF³⁷⁰ et la RATP³⁷¹, en les aidant à rechercher et à sauvegarder leur histoire et leur patrimoine.

En Italie, nous pouvons citer le travail distingué de l'*Associazione Italiana per il Patrimonio Archeologico Industriale - AIPAI* (Association Italienne pour le Patrimoine Archéologique industriel), qui, comme le CILAC, est le représentant du TICCIH en Italie. L'AIPAI a des missions similaires à celles menées par les institutions non-gouvernementales françaises déjà mentionnées : outre toutes les activités de recherche et de sauvegarde du patrimoine industriel, cette association italienne est également active dans la formation de spécialistes du patrimoine industriel par le biais du Master Technique, Patrimoine, Territoire de l'Industrie³⁷². Le master susmentionné, dont ce mémoire fait partie, est un partenariat avec plusieurs institutions de renom en Europe, en Amérique centrale et en Amérique du Sud, dont les principales institutions sont l'*Università Degli Studi di Padova* (Université de Padoue), a Université Paris I Panthéon-Sorbonne e a *Universidade de Évora* (Université d'Évora).

³⁶⁷ Site web officiel CILAC, « Le CILAC ». Consulté le 04 août 2021. URL : <https://www.cilac.com/cilac>

³⁶⁸ Site web officiel CILAC, « Activités ». Consulté le 04 août 2021. URL : <https://www.cilac.com/activites>

³⁶⁹ Site web officiel L'Association pour l'histoire des chemins de fer, « Nos Missions ». Consulté le 04 août 2021. URL: <https://www.ahicf.com/nos-missions>

³⁷⁰ Entreprise qui assure le transport ferroviaire de personnes et de marchandises sur le territoire français.

³⁷¹ Entreprise parisienne de transport ferroviaire et de métro.

³⁷² Site web officiel l'Associazione Italiana per il Patrimonio Archeologico Industriale, « Formazione ». Consulté le 04 août 2021. URL: <https://www.aipaipatrimonioidustriale.com/master-tpti>

En ce qui concerne le patrimoine ferroviaire italien, les associations fonctionnent sur une base régionale. Ainsi, *Trenitalia*, qui est la principale société de transport italienne, a fondé en 2014 la *Fondazione FS* (Fondation FS), qui promeut, articule et collabore avec diverses associations sur le territoire italien.³⁷³ Contrairement aux activités des institutions françaises, qui visaient principalement la recherche et la reconnaissance du patrimoine par le gouvernement, les actions des associations italiennes impliquent, outre la collecte de documents et l'organisation d'archives, la restauration et la conservation de composants du système ferroviaire, la promotion des itinéraires touristiques avec des locomotives historiques et l'administration de musées.³⁷⁴

Au Portugal, l'institution représentant le *TICCIH* est l'*Associação Portuguesa para o Patrimônio Industrial* (Association Portugaise du Patrimoine Industriel), également connue sous le nom d'*APPI*. Fondée en 1997, l'*APPI*³⁷⁵ opère sur les mêmes fronts de l'éducation, de la défense, de la mise en valeur, de la sauvegarde et de la promotion du patrimoine que le *CILAC* et l'*AIPAI*. Avec des activités similaires, nous devons aussi faire référence à l'*Associação Portuguesa de Arqueologia Industrial - APAI* (Association Portugaise d'Archéologie Industrielle), qui, en plus de développer la recherche au niveau national et local, joue également un rôle important dans la formation de spécialistes du patrimoine industriel et dans la publication de ouvrages sur le sujet.³⁷⁶

Concernant le patrimoine ferroviaire, il existe également l'*Associação Portuguesa dos Amigos dos Caminhos de Ferro- APAC* (Association Portugaise des Amis des Chemins de Fer). Fondée en 1977, l'*APAC* développe une importante action de sensibilisation de la population à la préservation du patrimoine ferroviaire.³⁷⁷

Comme nous l'avons vu, en général, les institutions européennes agissent de manière similaire en ce qui concerne la sauvegarde du patrimoine ferroviaire. Du développement de la recherche qui aide les autorités publiques à envisager la reconnaissance de la valeur patrimoniale des structures ferroviaires, au contact avec la population locale, soit par des réunions de clarification, soit par la promotion du tourisme, ces institutions ont une importance vitale pour la préservation des témoignages du système ferroviaire.

³⁷³ Site web officiel *Fondazione Italiane FS*, « Associazioni convenzionate ». Consulté le 04 août 2021. URL: <https://www.fondazionefs.it/content/fondazionefs/it/la-fondazione/associazioni-convenzionate.html>

³⁷⁴ Site web officiel *Fondazione Italiane FS*, « Progetti ». Consulté le 04 août 2021. URL: <https://www.fondazionefs.it/content/fondazionefs/it/la-fondazione/progetti.html>

³⁷⁵ Site web officiel l'*Associação Portuguesa para o Patrimônio Industrial*, « A Associação ». Consulté le 04 août 2021. URL : <http://www.museudaindustriatextil.org/appi/apresentacao.php>

³⁷⁶ Site web officiel l'*Associação Portuguesa de Arqueologia Industrial*, « Quem somos ». Consulté le 04 août 2021. URL : <https://apaiassociacao.wixsite.com/apai>

³⁷⁷ Site web officiel l'*Associação Portuguesa dos Amigos dos Caminhos de Ferro*, « Sobre a APAC ». Consulté le 04 août 2021. URL : <https://www.caminhosdeferro.pt/sobre-a-associacao/>

Cependant, même si les exemples présentés ici se révèlent efficaces et fonctionnent de manière incisive, ce n'est pas la réalité du monde entier. Les pays qui ont connu une industrialisation plus tardive, parce qu'ils manquaient de techniques, de matériaux ou même qu'ils subissaient des embargos parce qu'ils étaient des colonies, ont généralement reflété ces problèmes dans leurs stratégies et méthodologies de reconnaissance et de protection du patrimoine industriel. Dans la prochaine partie de ce chapitre, nous verrons l'exemple du Brésil et comment les initiatives gouvernementales et non gouvernementales agissent dans la protection du patrimoine ferroviaire.

1.2. LE BRÉSIL ET LA PROTECTION DU PATRIMOINE FERROVIAIRE

Le premier instrument de reconnaissance et de protection du patrimoine historique et artistique a été mis en œuvre au Brésil en 1937, par le Décret-Loi n° 25, du 30 novembre 1937. Ce document découle de l'article 180 de la Constitution brésilienne, qui reconnaît l'exceptionnelle valeur archéologique, iconographique, bibliographique ou artistique des biens meubles et immeubles comme faisant partie du patrimoine brésilien. En effet, à travers la manifestation d'intérêt de quelconque citoyen brésilien, des études pourraient être réalisées pour la protection des biens, monuments naturels, des sites et des paysages, qui seraient protégés par le gouvernement fédéral.³⁷⁸

Initialement, l'organisme responsable de ces activités était le *Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional* (Service National du Patrimoine Historique et Artistique), créé par la Loi n° 378, du 13 janvier 1937. Actuellement connue sous le nom d'*Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN*, cette institution a été conçue dans l'intention de promouvoir, sur l'ensemble du territoire brésilien, la protection, la conservation, l'enrichissement et la connaissance du patrimoine historique et artistique national.³⁷⁹

Jusqu'en 1946, l'institution ne comptait qu'un seul membre, qui occupait le poste de directeur et était responsable de toutes les approbations et de tous les rejets des propositions de *tombamento*³⁸⁰. À partir de cette année-là, le *Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional* a commencé à avoir plus de représentants pour remplir la fonction de sélection. La plupart d'entre eux étaient des personnalités liées au mouvement moderniste brésilien, comme l'architecte et urbaniste Lúcio Costa (1902-1988), le sociologue, anthropologue, historien et peintre Gilberto Freyre (1900-1987), l'architecte Oscar Niemeyer (1907-2012) et l'écrivain et poète Godofredo Rebello de Figueredo Filho (1904-1992).³⁸¹

³⁷⁸ Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, « Decreto-Lei n° 25 de 30 de novembro de 1937 », Diário Oficial, consulté le 02 août 2021. URL: http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Decreto_25_de_30_11_1937.pdf

³⁷⁹ Rezende Maria Beatriz, Grieco Bettina, Teixeira Luciano, Thompson Analucia, « Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN) », in *Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural*, Rio de Janeiro, Brasília, IPHAN/DAF/Copedoc, 2015. Consulté le 02 août 2021. URL: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Servi%C3%A7o%20do%20Patrim%C3%B4nio%20Hist%C3%B3rico%20e%20Art%C3%ADstico%20Nacional.pdf>

³⁸⁰ Le mot « tombamento » vient du verbe « tomar », qui signifie en portugais enregistrer, inventorier, répertorier et inscrire des biens. Ainsi, le tombamento est l'un des dispositifs juridiques dont disposent les autorités fédérales, étatiques et municipales brésiliennes pour préserver l'histoire nationale.

³⁸¹ Rezende Maria Beatriz, Grieco Bettina, Teixeira Luciano, Thompson Analucia, « Serviço do Patrimônio

Depuis 1938, plusieurs bâtiments ont été reconnus comme patrimoine national, notamment ceux à usage religieux et dont l'architecture fait référence à la période coloniale. La première propriété à figurer sur la liste a été *Igreja Matriz de São Pedro* (Église Mère de Saint Pierre) et la *Capela da Ordem Terceira de São Francisco* (Chapelle du Tiers-Ordre de Saint François), datant de 1755 et à Rio Grande, dans l'état de Rio Grande do Sul.³⁸²

Au Brésil, les vestiges de la culture industrielle, tels que définis dans la Charte de Nizhny Tagil³⁸³ et dans les principes de Dublin³⁸⁴, ont été reconnus comme des éléments de valeur culturelle, historique, documentaire, technique et artistique, qu'il convient de protéger et, par conséquent, d'établir comme patrimoine à partir des années 1970.³⁸⁵

La première tentative de reconnaissance d'une gare ferroviaire en tant que patrimoine historique et artistique brésilien a eu lieu en 1977, avec la nomination de la gare ferroviaire de *Cachoeira Paulista*, située dans la ville du même nom, dans l'état de São Paulo.³⁸⁶ La gare a été construite en 1877 et faisait partie du *Caminho de Ferro Dom Pedro II*. Le bâtiment, conçu par l'architecte anglais Newton Bennaton³⁸⁷, est un exemple d'architecture éclectique et d'utilisation du fer. Cependant, la proposition n'a pas été approuvée.

Comme indiqué précédemment, depuis 1957, l'administration de l'ensemble du réseau ferroviaire brésilien relevait de la responsabilité de la *Rede Ferroviária Federal S.A.*

Histórico e Artístico Nacional (SPHAN) », in *Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural*, Rio de Janeiro, Brasília, IPHAN/DAF/Copedoc, 2015. Consulté le 02 août 2021. URL: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Servi%C3%A7o%20do%20Patrim%C3%B4nio%20Hist%C3%B3rico%20e%20Art%C3%ADstico%20Nacional.pdf>

³⁸² *Site web officiel Ipatrimônio*, « Rio Grande – Igreja Matriz de São Pedro e Capela da Ordem Terceira de São Francisco ». Consulté le 02 août 2021. URL: <http://www.ipatrimonio.org/rio-grande-igreja-matriz-de-sao-pedro-e-capela-da-ordem-terceira-de-sao-francisco/#!/map=38329&loc=-32.0313650000001,-52.0974010000001,17>

³⁸³ International Council of Monuments and Sites, «Charte Nizhny Tagil pour le Patrimoine Industriel», Charte élaborée par TICCIH et présentée à ICOMOS, 2011. Consulté le 22 janvier 2019.URL: <https://www.icomos.org/18thapril/2006/nizhny-tagil-charter-e.pdf>

³⁸⁴ International Council of Monuments and Sites, « Les principes de Dublin », Principes conjoints ICOMOS-TICCIH pour la conservation des sites, constructions, aires et paysages du patrimoine industriel, 2011. CHARTE NIZHNY TAGIL POUR LE PATRIMOINE INDUSTRIELURL: https://www.icomos.org/Paris2011/GA2011_ICOMOS_TICCIH_joint_principles_EN_FR_final_20120110.pdf

³⁸⁵ Matos Lucina Ferreira, « Memória ferroviária: da mobilização popular à política pública do patrimônio », thèse d'histoire, politique et biens culturels, Fundação Getúlio Vargas, 2015, 200 p. Consulté le 5 juillet 2021. URL: https://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/15659/MATOS-Lucina_Memoria%20Ferroviaria%20da%20mobilizacao%20social%20a%20poli%20%20%20%20%20ti%20ca%20publica.pdf?sequence=1&isAllowed=y

³⁸⁶ *Site web officiel l'Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, « Lista dos Bens Tombados e Processos em Andamento ». Consulté le le 02 août 2021. URL: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/126>

³⁸⁷ Il manque de sources sur ses dates de naissance et de décès, bien que du parcours académique et professionnel de l'architecte.

(Réseau Ferroviaire Fédéral S.A.)³⁸⁸. Au cours des années 1980, le *Ministério dos Transportes* (Ministère des Transports) a inauguré le *Programa de Preservação do Patrimônio Histórico* (Programme de Préservation du Patrimoine Historique). Aussi connu comme *Preserve*, ce projet était destiné au secteur des transports, ayant l'objectif d'atténuer les pertes de documents, de machines ou de bâtiments liés à l'histoire des transports au Brésil. Le *Preserve* comprenait également la participation de la *Rede Ferroviária Federal S.A.* qui avait parmi ses fonctions, la diffusion et la création d'espaces destinés à la divulgation et à la préservation de collections historiques, artistiques et culturelles liées au système ferroviaire brésilien.³⁸⁹

En 1985, le *Setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário* (Secteur de la Préservation du Patrimoine Ferroviaire) a été créé. Également connu sous le nom de *Preserfe*³⁹⁰, cette division administrative de la *Rede Ferroviária Federal S.A.* a été chargée d'inventorier et de reconnaître la valeur historique du patrimoine ferroviaire brésilien. Ainsi, pendant la période d'activité de la *Rede Ferroviária S.A.*, 52 mille biens immobiliers et 15 mille biens mobiliers ont été inclus dans son inventaire et étudiés.³⁹¹ Ces études ont influencé les institutions gouvernementales responsables du patrimoine, tant au niveau de l'état que des municipalités, qui les ont utilisées pour reconnaître et sauvegarder les vestiges du système ferroviaire du XIXe siècle. Depuis lors, plusieurs bâtiments et wagons ont été enregistrés comme patrimoine historique et culturel.

Ce qui a été le cas, par exemple, de la gare de *Cachoeira Paulista* citée auparavant : en vertu de la Résolution 12, du 18 avril 1982, le *Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico* (Conseil pour la Défense du Patrimoine Historique, Archéologique, Artistique et Touristique), a reconnu l'importance culturelle de la gare.³⁹²

³⁸⁸ Matos Lucina Ferreira, « Memória nos trilhos: o patrimônio ferroviário e sua contribuição às práticas preservacionistas brasileiras na década de 1980 », *Anais do Museu Paulista*, vol. 28, 2020, p. 01-20. Mis en ligne le 14 décembre 2020, consulté le 05 juillet 2021. URL : <https://www.scielo.br/j/anaismp/a/pgHyv6Hzqcf9nwYhs8FKtLM/?format=pdf&lang=pt>

³⁸⁹ *Ibidem*.

³⁹⁰ Matos Lucina Ferreira, « Estação da Memória: um estudo das entidades de preservação ferroviária do Estado do Rio de Janeiro », mémoire de master en histoire, politiques et biens culturels, Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 2010, 154 p. Consulté le 05 août 2021. URL: <http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/themes/Mirage2/pages/pdfjs/web/viewer.html?file=http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/6659/CPDOC2010LucinaFerreiraMatos.pdf?sequence=3&isAllowed=y>

³⁹¹ *Site web officiel l'Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, « Patrimônio Ferroviário ». Consulté le 02 août 2021. URL: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>

³⁹² *Site web officiel Ipatrimônio*, « Cachoeira Paulista – Estação Ferroviária ». Consulté le 02 août 2021. URL: <http://www.ipatrimonio.org/cachoeira-paulista-estacao-ferroviaria#!/map=38329&loc=-22.660283999999994,-45.008890999999999,17>

En 2007, en raison de la fermeture de la *Rede Ferroviária Federal S.A.*, tous les biens liés aux chemins de fers ont été transférés au *Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, qui est devenu responsable de l'étude, de la reconnaissance, de la protection et de l'inspection du patrimoine ferroviaire au niveau national, conformément à la Loi n° 11.483 du 31 mai 2007.³⁹³

L'année suivante, la *Coordenação Técnica para o Patrimônio Ferroviário*, (Coordination Technique pour le Patrimoine Ferroviaire), a été créée. Subordonné au *Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Federal*, son objectif était d'approfondir les informations sur le patrimoine ferroviaire brésilien, de promouvoir des débats sur les connaissances conceptuelles et de définir des procédures pour gérer les biens de la *Rede Ferroviária Federal S.A.* En outre, l'Institut a également cherché à établir des accords avec les municipalités et la société civile afin de diffuser l'éducation patrimoniale relative au système ferroviaire.³⁹⁴

En plus des institutions gouvernementales, le Brésil dispose également d'entités civiles qui promeuvent le sauvetage et la conservation du patrimoine ferroviaire national. Le plus important parmi eux est l'*Associação Brasileira de Preservação Ferroviária* (Association Brésilienne de Préservation des Chemins de Fer) qui opère dans les états de Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais, Paraná, Rio Grande do Sul et Santa Catarina. Similairement aux associations italiennes, la stratégie principale de l'*Associação Brasileira de Preservação Ferroviária* est la conservation et la restauration de biens meubles et immeubles, la promotion du tourisme, par le biais de voyages en train et de visites guidées aux musées.³⁹⁵

Il convient également de mentionner deux autres entités civiles qui promeuvent la préservation de la mémoire ferroviaire au Brésil : le *Núcleo de Memória Ferroviária* (Centre de la Mémoire Ferroviaire)³⁹⁶ et l'*Associação Nacional de Preservação Ferroviária* (Association Nationale pour la Préservation des Chemins de Fer). Le premier ne fonctionne que dans l'état de São Paulo, mais il possède une importante collection bibliographique, iconographique et audiovisuelle. De plus, le *Núcleo de Memória*

³⁹³ Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, « Lei n° 11.483, de 31 de maio de 2007 », Câmara dos Deputados, Centro de Documentação e Informação, consulté le 25 janvier 2019. URL: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Lei_11483_mai_2007.pdf

³⁹⁴ Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, « Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário », rapport réalisé en 2010, 88 p. Consulté le 05 août 2021. URL: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Manual_tecnico_patrimonio_feroviario.pdf

³⁹⁵ Site web officiel l'*Associação Brasileira de Preservação Ferroviária*, « Sobre a ABPF ». Consulté le 05 août 2021. URL : <https://www.abpf.com.br/inicio/>

³⁹⁶ Site web officiel *Prefeitura de Santos*, « Estação da cidadania ». Consulté le 05 août 2021. URL: <https://www.santos.sp.gov.br/?q=portal/estacao-da-cidadania>

ferroviária onserve ses archives, son siège et promeut des activités culturelles dans l'ancienne gare *Ana Costa*, située à Sorocaba, dans l'état de São Paulo, ce qui contribue également à la conservation du bâtiment.

L'*Associação Nacional de Preservação Ferroviária*³⁹⁷, à son tour, concentre ses recherches sur l'ancien *Caminho de Ferro Dom Pedro II*, et cherche à restaurer les locomotives, les voitures et les wagons.

Comme nous avons constaté, le Brésil a fait des efforts pour protéger le patrimoine ferroviaire, notamment en ce qui concerne le travail effectué par les institutions gouvernementales. Comme déjà dit, le tombamento est la stratégie la plus répandue pour reconnaître et sauvegarder le patrimoine historique et culturel du pays et, actuellement, une partie importante de ce patrimoine est déjà protégée par la législation. Cependant, ces actions n'ont pas empêché la perte de témoignages architecturaux, qu'ils appartiennent ou non à l'ancien système ferroviaire brésilien. Dans ce sens, dans la prochaine partie de ce chapitre, nous allons explorer les initiatives de récupération du patrimoine dans la ville de Rio de Janeiro.

³⁹⁷ Site web officiel l'*Associação Nacional de Preservação Ferroviária*. Consulté le 05 août 2021. URL: <https://anpf.com.br/>

1.3. PROGRAMMES DE RÉCUPÉRATION DU PATRIMOINE DANS LA VILLE DE RIO DE JANEIRO

Nous avons vu brièvement dans le premier chapitre que les politiques de restauration du patrimoine à Rio de Janeiro se concentraient principalement sur la zone du centre-ville et sur l'articulation des interventions architecturales avec le tissu urbain. La stratégie de protection du patrimoine mise en œuvre par le projet *SAGAS* était innovante dans le sens où elle était la première dans le pays à aller au-delà de l'outil utilisé jusqu'alors : le tombamento. Dans cette partie du chapitre, nous analyserons d'autres stratégies de récupération du patrimoine utilisées dans la ville et leur impact sur la dynamique socio-économique de la communauté locale.

Le *Projeto Corredor Cultural* (Projet Couloir Culturel) s'est déroulé en parallèle avec *SAGAS*. Il s'agissait d'une proposition visant à préserver les zones du centre-ville où des typologies architecturales existaient avant les réformes de Pereira Passos³⁹⁸. Plus précisément, il s'agissait de préserver les zones du centre-ville dont les caractéristiques architecturales et urbanistiques remontaient à l'époque coloniale et impériale. De cette façon, les zones suivantes du centre-ville ont été choisies : le noyau commercial connu sous le nom de *SAARA*, le *Largo de São Francisco*, *Lapa*, *Cinelândia* et la *Praça XV* (image 39).³⁹⁹

La première étape, qui s'est déroulée entre 1979 et 1984, a consisté en des enquêtes, des diagnostics d'occupation et d'utilisation des sols et l'analyse de la législation en vigueur, avec l'objectif d'élaborer des instruments juridiques pour le projet *Corredor Cultural*.⁴⁰⁰ À la fin de cette période, la Loi n° 506, du 17 janvier 1984, a été approuvée, définissant l'*Área Preservação Paisagística e Ambiental do Centro da cidade do Rio de Janeiro* (Zone de Préservation du Paysage et de l'Environnement du Centre-Ville de Rio de Janeiro).⁴⁰¹

³⁹⁸ Bechimol Jaime Larry, *Pereira Passos – um Haussmann tropical: as transformações urbanas na cidade do Rio de Janeiro no início do século XX*, Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1992.

³⁹⁹ Fonseca Thalita Pereira da, « Participação em ações de preservação : o caso do corredor cultural do Rio de Janeiro, *Risco: revista de pesquisa em arquitetura e urbanismo*, n 10, 2009, p. 35-45. Consulté le 05 août 2021. URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/268322661.pdf>

⁴⁰⁰ Pinheiro Augusto Ivan de Freitas, « Aprendendo com o Patrimônio ». In: Oliveira Lúcia Lippi, *CIDADE: história e desafios*, Rio de Janeiro, Editora Fundação Getúlio Vargas, 2002, p.141-155.

⁴⁰¹ Prefeito da cidade do Rio de Janeiro, « Lei 506/84 | Lei n° 506 de 17 de janeiro de 1984 », Câmara Municipal do Rio de Janeiro, consulté le 08 janvier 2020. URL: <https://cm-rio-de-janeiro.jusbrasil.com.br/legislacao/284239/lei-506-84>

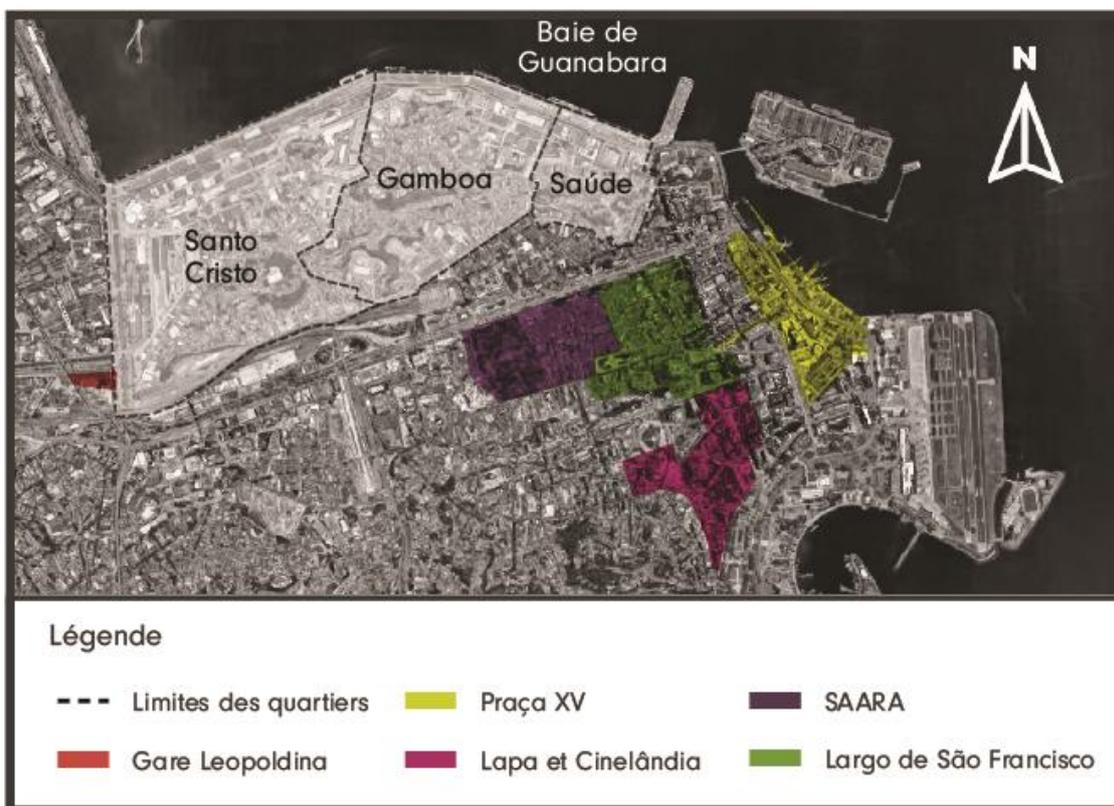


Image 39: Monique Silva, *Schéma des zones du Projet Couloir Culturel, avec identification de la gare Leopoldina*, 2021, basé sur la carte fait par Fonseca Thalita Pereira da, « Participação em ações de preservação : o caso do corredor cultural do Rio de Janeiro, *Risco: revista de pesquisa em arquitetura e urbanismo*, n 10, 2009, p. 35-45. Consulté le 05 août 2021. URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/268322661.pdf>

Il s'agissait de la première législation municipale du pays axée sur la préservation du patrimoine dans les milieux urbains, qui comprenait également la zone du projet SAGAS.⁴⁰² Ainsi, les paramètres d'intervention établis pour ces zones étaient les mêmes que ceux mentionnés précédemment, qui ne concernaient que les aspects formels extérieurs des bâtiments.

La phase suivante de ce projet s'est déroulée entre 1984 et 1989 : c'était une période d'enregistrement des propriétés de la zone et de mise en place d'initiatives d'éducation au patrimoine au sein de la communauté locale. Parallèlement, une législation a été adoptée

⁴⁰² Prefeito da cidade do Rio de Janeiro, « Lei 506/84 | Lei nº 506 de 17 de janeiro de 1984 », Câmara Municipal do Rio de Janeiro, consulté le 08 janvier 2020. URL: <https://cm-rio-de-janeiro.jusbrasil.com.br/legislacao/284239/lei-506-84>

pour fournir des incitations fiscales aux actions de conservation et de restauration, par le biais de la Loi n° 691 du 24 décembre 1984⁴⁰³ et du Décret 6.403 du 29 décembre 1986⁴⁰⁴.

La troisième phase du projet a commencé en 1989 et comprenait des travaux de restructuration urbaine sur les places, les parcs et les rues des zones définies dans la première phase. Jusqu'en 1993, le projet comprenait, entre autres, la plantation d'arbres, l'éclairage public et l'amélioration de la chaussée. La quatrième et dernière phase s'est déroulée parallèlement à la précédente. Il a consisté à insérer de nouveaux usages dans le centre de Rio de Janeiro, tels que des musées, des universités, des magasins, des restaurants et des théâtres, ce qui a augmenté la dynamique de ces zones, qui souffraient jusqu'alors de vuidité pendant les week-ends et après les heures de travail.

Autre projet important de restauration du patrimoine a été le *Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Urbano* (Programme de Préservation du Patrimoine Historique Urbain). Également connue sous le nom de « *Monumenta* », cette initiative a été lancée en 1999, sous le gouvernement du président Fernando Henrique Cardoso. La mission du *Monumenta* était de préserver les biens bâtis et immatériels dans divers centres historiques du Brésil, par la promotion du tourisme culturel et la modification de la législation urbanistique.

Ces changements dans la législation urbaine étaient basés sur le concept de conservation intégrée lié aux idées de l'urbanisme progressiste italien⁴⁰⁵ et aux considérations de la Déclaration d'Amsterdam.⁴⁰⁶ Concrètement, à partir des années 1970 s'est diffusée l'idéologie selon laquelle les interventions sur le patrimoine bâti étaient indissociables du contexte dans lequel il s'insérait, que ce soit en tant qu'ensemble de bâtiments ou dans le tissu urbain. Il s'agissait notamment d'intégrer les complexes historiques traditionnels dans la planification urbaine au niveau municipal, en mettant

⁴⁰³ Prefeito da cidade do Rio de Janeiro, « Lei n° 691, de 24 dezembro de 1984 », Câmara Municipal do Rio de Janeiro, consulté le 06 août 2021. URL : http://smaonline.rio.rj.gov.br/legis_consulta/19925Lei_691_84.pdf

⁴⁰⁴ Prefeito da cidade do Rio de Janeiro, « Decreto n° 6.403 de 29 de dezembro de 1986 », Câmara Municipal do Rio de Janeiro, consulté le 06 août 2021. URL : <https://leismunicipais.com.br/a/rj/r/rio-de-janeiro/decreto/1986/640/6403/decreto-n-6403-1986-disciplina-os-procedimentos-para-o-reconhecimento-das-isencoes-tributarias-relativas-aos-imoveis-de-interesse-historico-arquitetonico-cultural-e-ecologico-ou-de-preservacao-paisagistica-e-ambiental>

⁴⁰⁵ Zancheti Sílvio Mendes, « Conservação Integrada e Novas Estratégias de Gestão », *présenté au IVe réunion SIRCHAL*, 2000. Consulté le 06 août 2021. URL : https://www.researchgate.net/publication/308991653_CONSERVACAO_INTEGRADA_E_NOVAS_ESTRATEGIAS_DE_GESTAO/link/57fcfc6d08ae49db4755215d/download

⁴⁰⁶ Site web officiel l'Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, « Declaração de Amsterdã ». Consulté le 06 août 2021. URL : <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Declaracao%20de%20Amsterda%CC%83%201975.pdf>

l'accent sur la requalification des espaces publics, des zones vertes et récréatives et sur la conversion du patrimoine architectural en vue d'un usage collectif.⁴⁰⁷

Au début, le *Monumenta* ne devait être mis en œuvre que dans les villes historiques présentant une architecture de la période coloniale et impériale. Cependant, en raison de la popularité du programme, le *Monumenta* a été étendu et a été mis en œuvre dans 26 villes⁴⁰⁸, y compris Rio de Janeiro. L'architecte, urbaniste et politicien Nabil Heorges Bonduki⁴⁰⁹ indique que le programme a adopté deux stratégies principales : la première consistait en la requalification des bâtiments et des espaces publics des centres historiques, en vue de favoriser le tourisme destiné à un public à revenu moyen et élevé. La deuxième, à son tour, s'est concentrée sur la permanence des usages traditionnels et des strates les plus pauvres de la population, à travers l'articulation de politiques publiques qui ajouteraient des ressources pour la réhabilitation et l'entretien des bâtiments historiques, indépendamment du tourisme, c'est-à-dire axées sur la permanence des logements et des usages commerciaux existants.

Ces stratégies, bien que présentant des solutions dichotomiques, visaient à équilibrer les actions, car elles reconnaissaient que, d'une part, les améliorations pouvaient entraîner l'expulsion de la population locale, mais qu'elles seraient le vecteur permettant d'attirer les investissements dans la zone. D'autre part, la permanence de la population locale était essentielle pour maintenir les dynamiques existantes dans la zone, qui préservaient son authenticité et étaient en accord avec les idéologies de durabilité du projet.

Pour garantir ce deuxième point, le *Monumenta* a inclus la création d'emplois, la formation de la main-d'œuvre chargée de la restauration, formation des agents culturels et touristiques, bien que la promotion d'activités et d'événements éducatifs et le financement de la restauration de propriétés privées.⁴¹⁰ De plus, à partir de 2003, sous le gouvernement du président Luiz Inácio Lula da Silva, le *Monumenta* a été reformulée et

⁴⁰⁷ Fridman Fania, Araújo Ana Paula Silva de, Daibert André Barcelos Damasceno, « Políticas de Preservação do Patrimônio Histórico no Brasil. Três Estudos de Caso (1973-2016) », *Revista Brasileira de Estudos Urbanos*, 21 vol., n 3, p. 621-638, 2019. Consulté le 06 août 2021. URL: <https://rbeur.anpur.org.br/rbeur/article/view/6034>

⁴⁰⁸ Natividade, dans l'état de Tocantins; Manaus, dans l'Amazonas; Belém, dans le Pará; Alcântara, dans le Maranhão; Olinda et Recife, dans le Pernambuco; Penedo, dans l'Alagoas ; São Cristóvão et Laranjeiras, dans le Sergipe ; Lençóis, Cachoeira et Salvador, dans la Bahia ; Oeiras, dans le Piauí ; Icó, dans le Ceará ; Corumbá, dans le Mato Grosso do Sul ; Goiás, dans le Goiás ; Serro, Diamantina, Mariana, Ouro Preto et Congonhas, dans Minas Gerais ; Rio de Janeiro, dans Rio de Janeiro ; São Paulo, dans São Paulo ; São Francisco do Sul, dans Santa Catarina ; Pelotas et Porto Alegre, dans le Rio Grande do Sul.

⁴⁰⁹ Bonduki Nabil, « Intervenções urbanas na recuperação de centros históricos », rapport réalisé pour le Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Programa Monumenta, 2012, 378 p. URL: http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/ColArq3_Intervencoes_Urbanas_na_Recuperacao_de_Centros_Historicos_m.pdf

⁴¹⁰ Castriota Leonardo, Araújo Guilherme Maciel, Cardozo Kelly, Sousa Vilmar Pereira de, « PAC Cidades Históricas: oportunidade para a conservação integrada? », *Lócus*, n 16(2), p. 93-118, 2011.

a commencé à donner la priorité aux financements pour la récupération de propriétés privées appartenant à la population à faible revenu.

Concrètement, il y avait 34 propositions de financement à Rio de Janeiro, qui allouerait un investissement total de 5,2 millions de *reais* (environ 870 mille euros) pour les travaux de requalification architecturale et urbaine du programme *Monumenta*. Un exemple célèbre a été le cas de la *Praça Tiradentes*: les interventions comprenaient des recherches auprès des résidents de la zone du centre-ville, qui ont indiqué que leurs principales demandes concernaient les questions de sécurité et de loisirs. Ainsi, le programme a donné la priorité à ces demandes et a assuré la permanence du commerce traditionnel axé sur la vente d'instruments de musique et de livres, a apporté des améliorations à l'infrastructure destinée à la culture et aux loisirs et a cherché des solutions pour l'inclusion sociale en matière d'emploi. En ce qui concerne le patrimoine bâti, les travaux ont consisté en la restauration du Théâtre Carlos Gomes, du *Solar*⁴¹¹ *do Visconde do Rio Seco*⁴¹² (qui abrite aujourd'hui le *Centro Sebrae de Referência do Artesanato Brasileiro*⁴¹³), la Maison de Bidu Sayão⁴¹⁴ (qui abrite maintenant des ateliers et des galeries pour des expositions d'art) et l'Igreja do Santíssimo Sacramento (Église du Saint-Sacrement).⁴¹⁵

Toutefois, le projet s'est heurté à une forte résistance de la part des propriétaires de bâtiments commerciaux et résidentiels. Selon l'ancienne coordinatrice de l'*Unidade Executora de Projetos* (Unité d'Exécution des Projets), Maria Cristina Coelho, les habitants et les commerçants de la zone avaient peur de faire des dettes et étaient découragés par le retard pris dans la signature des contrats et le déblocage des fonds par la *Caixa Econômica Federal* (Banque d'Épargne Fédérale).⁴¹⁶ De cette façon, malgré toute l'idéologie basée sur la permanence de la population locale et la récupération des bâtiments d'habitation pour la population à faible revenu, le *Monumenta* n'a pas atteint

⁴¹¹ Typologie de logement pour les membres de la noblesse ou de la bourgeoisie, situés dans les centres urbains.

⁴¹² Costa Célia, « Conjunto de prédios passa por reforma para abrigar centro de artesanato », *journal O Globo*. Mis en ligne le 01 août 2014, consulté le 06 août 2021. URL: <https://oglobo.globo.com/rio/conjunto-de-predios-passa-por-reforma-para-abrigar-centro-de-artesanato-13455686>

⁴¹³ Centre de Référence de l'Artisanat Brésilien de la *Sebrae*.

⁴¹⁴ *Site web officiel l'Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, « Casa de Bidu Sayão é restaurada e reinaugurada no Rio de Janeiro (RJ) ». Mis en ligne le 15 décembre 2008, consulté le 06 août 2021. URL: <http://portal.iphan.gov.br/noticias/detalhes/2246/casa-de-bidu-sayao-e-restaurada-e-reinaugurada-no-rio-de-janeiro-rj>

⁴¹⁵ Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, « Recuperação de Imóveis Privados em Centros Históricos », Programa Monumenta, rapport réalisé en 2009, 306 p. Consulté le 06 août 2021. URL: http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/ColReg_RecuperacaoImoveisPrivadosCentrosHistoricos_m.pdf

⁴¹⁶ *Ibidem*.

ces objectifs, se concentrant uniquement sur la restauration et la requalification des bâtiments à usage culturel.

À ce propos, nous pouvons également souligner le *Programa Novas Alternativas* (Programme Nouvelles Alternatives), mis en œuvre par la mairie de Rio de Janeiro en 1994. Cette initiative municipale visait à réhabiliter des bâtiments historiques sous-utilisés ou abandonnés et à les reconvertir à des fins résidentielles, en donnant la priorité à la population à faible revenu. Comme les projets précédents, la principale zone d'action était le centre ville de Rio de Janeiro. En 2014, 119 logements et 10 commerces avaient été réaménagés, mais un total de 630 logements et 36 commerces étaient prévus.⁴¹⁷

En 2013, la mairie de Rio de Janeiro a lancé un autre programme, similaire aux précédents, pour soutenir et financer des projets de restauration de biens reconnus comme patrimoine historique et culturel. En partenariat avec l'*Instituto Rio Patrimônio da Humanidade* (Institut du Patrimoine de l'Humanité de Rio), une subvention de 12 millions de reais (environ 2 millions d'euros) a été mise à disposition, permettant de soutenir des projets à hauteur de 300 000 reais (environ 50 000 euros), pour chaque projet. Les bâtiments devraient être situés dans le quartier Centro ou dans la zone du *Porto Maravilha*. Les projets devraient être développés par des producteurs culturels, des organisations non gouvernementales, des cabinets d'architecture, des entreprises d'ingénierie ou des coopératives d'artisans ou de restaurateurs.⁴¹⁸

Cependant, avec le changement d'administration municipale en 2016, tous les programmes de récupération du patrimoine architectural de Rio de Janeiro ont vu leurs fonds réduits et ont été suspendus. Récemment, avec la réélection de l'ancien maire de la ville, Eduardo Paes, le gouvernement municipal a relancé les études et les initiatives visant à préserver le patrimoine bâti. Selon le programme *Centro Para Todos* (Centro Pour Tous), plus de 500 bâtiments historiques en mauvais état de conservation et menaçant ruine ont été enregistrés dans le centre-ville.⁴¹⁹

L'initiative la plus récente prise par le maire a été la mise en œuvre du programme *Reviver Centro* (Revivre le Centre). L'initiative la plus récente prise par le maire a été la

⁴¹⁷ Site web officiel Laboratório de Habitação, Universidade Federal do Rio de Janeiro, « Novas Alternativas ». Consulté le 06 août 2021. URL : <http://labhabufrj.weebly.com/novas-alternativas.html>

⁴¹⁸ Site web officiel Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Rio de Janeiro, « Programa da Prefeitura do Rio de apoio à conservação do patrimônio entra em sua reta final ». Mis en ligne le 21 août 2013, consulté le 06 août 2021. URL: <https://www.caurj.gov.br/programa-da-prefeitura-do-rio-de-apoio-a-conservacao-do-patrimonio-entra-em-sua-reta-final/>

⁴¹⁹ Alino Lucas et Galdo Rafael, « Centro do Rio tem mais de 500 imóveis em estado de conservação ruim ou em ruínas », *journal Extra*. Mis en ligne le 27 mai 2001, consulté le 06 août 2021. URL: <https://extra.globo.com/noticias/rio/centro-do-rio-tem-mais-de-500-imoveis-em-estado-de-conservacao-ruim-ou-em-ruinas-25035867.html>

mise en œuvre du programme revivre le centre. Selon le Décret Municipal n° 48.348 du 01 janvier 2021, le projet vise à établir des lignes directrices pour l'amélioration urbaine et environnementale, des incitations pour la réhabilitation et la conservation des bâtiments existants et la production d'unités résidentielles dans la zone qui comprend les quartiers de Saúde, Gamboa et Santo Cristo.⁴²⁰

Il convient ici de faire une brève comparaison avec les stratégies et les résultats des programmes mis en place par les gouvernements fédéral et municipal à Rio de Janeiro depuis les années 1980 jusqu'à aujourd'hui. Les programmes *Corredor Cultural* et *Monumenta* présentent certaines similitudes avec le projet *Porto Maravilha* : ils ont tous généré certains niveaux de gentrification pour ces zones en raison d'interventions axées sur la culture et le tourisme. Toutefois, la grande différence est que le *Corredor Cultural* et le *Monumenta* n'ont pas prévu l'expulsion de la population préexistante. En fait, l'intention était inverse: à différentes étapes du processus, ils ont encouragé la communication avec la communauté locale à travers l'éducation patrimoniale, les incitations fiscales et les actions affirmatives pour maintenir l'utilisation des habitations dans le centre-ville. Le déplacement d'une partie de la population pauvre et l'arrivée de nouveaux habitants se sont produits de manière spontanée et imprévue.

En outre, tous les programmes de requalification du patrimoine bâti ici présentés se concentraient sur des typologies architecturales de style colonial ou éclectique, à usage résidentiel, commercial ou institutionnel, c'est-à-dire qu'aucun des programmes ne reconnaissait la valeur historique des bâtiments industriels. Nous pouvons supposer que le problème concerne la difficulté de proposer des interventions et des initiatives qui incluent des bâtiments de la période industrielle en raison de leurs grandes dimensions. Cette question nous ramène aux problèmes évoqués plus haut dans ce chapitre, concernant l'absence de recherches et de cours de formation axés sur le patrimoine industriel, en particulier le patrimoine ferroviaire.

De ce fait, bien que la gare *Leopoldina* ait déjà vu sa valeur historique, architecturale et documentaire reconnue par les institutions publiques en charge du patrimoine et qu'elle se trouve dans le périmètre défini dans plusieurs des programmes présentés ici, elle n'a fait l'objet d'intérêt dans aucun d'entre eux. Dans la prochaine partie de ce chapitre, nous aborderons plus en profondeur les caractéristiques qui ont conduit à cette reconnaissance et qui ont permis la protection de la gare *Leopoldina*.

⁴²⁰ Site web officiel Reviver Centro, « Reviver Centro ». Consulté le 06 août 2021. URL: <https://reviver-centro-pcrj.hub.arcgis.com/>

1.4. LA PROTECTION DE LA GARE LEOPOLDINA

Comme nous l'avons vu précédemment, les initiatives visant à protéger le patrimoine ferroviaire n'ont commencé au Brésil que dans les années 1970 et ont été réaffirmées en 1980, avec la création du *Preserve*.⁴²¹ À partir de là, plusieurs entités gouvernementales ont commencé à réaliser des études pour la reconnaissance de la valeur patrimoniale des structures liées à l'histoire du système ferroviaire brésilien. L'*Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, par exemple, n'a reconnu la valeur patrimoniale des gares qu'en 1976, avec l'inscription de la gare *da Luz*, à São Paulo, sur la liste des biens du patrimoine national.⁴²²

En ce qui concerne la gare *Leopoldina*, cette reconnaissance a eu lieu en 2012 grâce au processus n° 1648-T-12.⁴²³ D'après ce document, la demande de reconnaissance de la gare a eu lieu en 2011 et a été faite par la *Secretaria de Política Nacional de Transporte* (Secrétariat de la Politique Nationale des Transports). Les études ont été élaborées par l'architecte Joyce Pena, qui a analysé le processus de construction de la gare, a présenté une brève biographie des architectes Robert Prentice et Anton Floderer et a analysé son état de conservation.

L'architecte conclut que la protection devrait être effectuée, mais qu'elle ne concernerait que les caractéristiques et les structures originales de la gare, depuis sa période de construction, entre 1924 et 1926. Ainsi, l'implantation, la hauteur, la volumétrie, les matériaux de construction, la toiture, les ouvertures, les ornements⁴²⁴, ainsi que les biens intégrés originaux devraient être préservés et, à l'avenir, récupérés. Quant aux autres additions, telles que les étages supplémentaires, Joyce Pena a indiqué qu'elles devraient être retirées. Toutefois, il convient de noter que l'architecte recommande la suppression des plateformes d'embarquement, car elle estime qu'elles ne

⁴²¹ Matos Lucina Ferreira, « Memória nos trilhos: o patrimônio ferroviário e sua contribuição às práticas preservacionistas brasileiras na década de 1980 », *Anais do Museu Paulista*, vol. 28, 2020, p. 01-20. Mis en ligne le 14 décembre 2020, consulté le 05 juillet 2021. URL : <https://www.scielo.br/j/anaismp/a/pgHyv6Hzqcf9nwYhs8FKtLM/?format=pdf&lang=pt>

⁴²² Site web officiel Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, « Lista dos Bens Tombados e Processos em Andamento ». Consulté le 02 août 2021. URL: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/126>

⁴²³ Pena Joyce et Kosinski Ricardo, « Processo de Tombamento n 1648-T-12: Edifício “A Noite”, Localizado na Praça Mauá, n 7, no Município do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro», rapport réalisé pour le Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2013, 385 p.

⁴²⁴ L'architecte Joyce Pena énumère les biens intégrés, tels que : les cadres de fenêtres, les guichets, les kiosques, les comptoirs d'information, les revêtements de sol, les garde-corps, les lucarnes, les luminaires, entre autres éléments décoratifs.

correspondaient pas au projet original. Cette vision erronée devrait être revue et ignorée dans une future proposition de gestion.

En plus de ces lignes directrices, l'architecte a proposé une zone tampon, qui comprend le terrain de la gare et un bloc voisin, composée d'immeubles de faible hauteur, afin de préserver les perspectives visuelles de la gare et de sa cour ferroviaire. À ce propos, il est important de mentionner que l'architecte a déclaré qu'il n'y avait plus d' « ambiance ferroviaire » autour de la gare. Cette déclaration ne tient pas compte des vestiges de structures telles que l'ancienne gare *Praia Formosa*, les terrains originaux de la gare *Lauro Muller*, l'ancienne gare *de São Diogo* (qui fonctionne actuellement comme garage de la gare *Central do Brasil*).

Bien que la protection au niveau national soit la plus importante pour la reconnaissance d'un bien matériel ou immatériel au Brésil, la première fois que la gare Leopoldina a été reconnue comme patrimoine, c'était en 1987, grâce au processus E-18/000.277/87. L'*Instituto Estadual do Patrimônio Cultural*, responsable de la reconnaissance, de la protection et de la gestion du patrimoine dans l'état de Rio de Janeiro, a confirmé la valeur patrimoniale de la gare en raison de son intérêt architectural, historique et urbain.⁴²⁵

Même avec tous ces niveaux de protection, comme nous avons pu le constater, la gare *Leopoldina* est abandonnée, en mauvais état de conservation et menacée de faillite. Ainsi, il est évident que la reconnaissance institutionnelle de la valeur patrimoniale de la gare ne suffit pas à assurer sa préservation. Dans ce chapitre, nous prenons connaissance des stratégies aux niveaux international et national pour la récupération et la promotion du patrimoine ferroviaire, en soulignant l'importance du travail des institutions non gouvernementales pour la recherche et la documentation des vestiges historiques des chemins de fer et des éléments qui les composent. En outre, nous avons analysé les initiatives de préservation du patrimoine employées à Rio de Janeiro, en particulier les interventions dans le tissu urbain. Nous allons maintenant procéder à l'analyse des actions de requalification des gares au Brésil et dans le monde, pour ensuite définir nos propres stratégies et propositions pour la gare *Leopoldina*.

⁴²⁵ Site web officiel Instituto Estadual do Patrimônio Cultural, « Patrimônio Cultural, Bens Tombados : Estação Ferroviária Leopoldina ». Consulté le 02 août 2021. URL: http://www.inepac.rj.gov.br/index.php/bens_tombados/detalhar/446

2. LA MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE FERROVIAIRE PAR LA RÉHABILITATION DES BÂTIMENTS

L'obsolescence des bâtiments est un phénomène qui s'est produit à différents moments de l'histoire, que ce soit en raison de changements dans les paradigmes technologiques, fonctionnel, économique, de rentabilité ou social⁴²⁶, c'est-à-dire, à cause des changements dans l'utilisation et l'occupation du tissu urbain, de la spéculation immobilière ou même des guerres, par exemple. Selon Rand Askar et Luiz Bragança ⁴²⁷, les bâtiments deviennent obsolètes après avoir rempli entre 20 et 30 % de leur durée de vie potentielle. Bien que la question de la grande disponibilité des bâtiments ait été considérée comme un problème majeur à affronter, les effets causés par les changements dans le mode de vie de la population mondiale montrent qu'elle peut également être traitée comme une solution.

En 1992, lors de la première conférence mondiale sur l'environnement à Rio de Janeiro, des résultats alarmants sont apparus sur les études liées à l'augmentation de la température moyenne de la planète en raison de l'utilisation massive de combustibles fossiles. Ainsi, en tant que proposition de réflexion, la même année, l'historien et architecte américain Mark Alan Hewitt⁴²⁸ a publié un essai intitulé « *Architecture for Contingent Environment* » (Architecture pour l'Environnement Contingent).

Dans le travail susmentionné, Hewitt invite ses collègues professionnels et les spécialistes du domaine de la construction civile à réfléchir à des propositions pour faire face au réchauffement climatique. En réponse, les architectes et les ingénieurs liés au domaine de la préservation historique ont suggéré la réutilisation des structures existantes comme une stratégie durable à adopter et à diffuser.

⁴²⁶ Cardoso de Matos Ana et Lourencetti Fernanda de Lima, « Dos Reusos do Património Ferroviário às Estratégias da sua Integração na Paisagem Urbana », présenté à l'Actas VII Congreso sobre Conservación del Patrimonio Industrial y de la Obra Pública en España, p. 256-262, 2017. Consulté le 09 août 2021. URL:

https://dspace.uevora.pt/rdpc/bitstream/10174/21247/1/Artigo_Dos%20Reusos%20do%20Patrim%3b3nio%20Ferrovi%3%a1rio%20%3%a0s%20Estrat%3%a9gias%20da%20sua%20Integra%3%a7%3%a3o%20na%20Paisagem%20Urbana.pdf

⁴²⁷ Askar Rand et Bragança Luiz, *site web officiel Edifícios e Energia*, « Economia circular no setor da construção: os edifícios como bancos de materiais ». Mis en ligne le 13 décembre 2019, consulté le 09 août 2021. URL: <https://edificioseenergia.pt/noticias/economia-circular-construcao1312/>

⁴²⁸ Hewitt Mark Alan, *site web officiel Archdaily*, « Por que o reuso de edifícios existentes pode (e deve) ser o principal foco dos arquitetos ». Mis en ligne le 27 janvier 2019, consulté le 09 août 2021. URL : <https://www.archdaily.com.br/br/910021/por-que-o-reuso-de-edificios-existent-pode-e-deve-ser-o-principal-foco-dos-arquitetos>

De cette façon, au cours des dernières années, plusieurs propositions de requalification de bâtiments, historiques ou non, ont été mises en pratique sous prétexte d'être des actions durables. Les théories telles que la « réutilisation adaptative » ou l'« économie circulaire » ont été diffusées dans le domaine de l'architecture et de l'urbanisme de plusieurs manières. En ce qui concerne la première, les propositions sont élaborées après une étude minutieuse de l'objet préexistant, qui comprend une large connaissance des particularités matérielles, volumétriques et historiques du bâtiment.

En général, la réutilisation adaptative fait référence tant à l'adéquation de l'utilisation qu'à l'adéquation des structures afin de répondre aux exigences techniques et fonctionnelles contemporaines. Les problématiques pour lesquelles la réutilisation des bâtiments peut être adoptée comme solution sont liées aux concepts de durabilité car elles couvrent les questions sociales, économiques, culturelles et environnementales. Les avantages de cette pratique vont de la réduction des coûts de démolition et de nouvelle construction à la préservation de la mémoire.⁴²⁹

En ce sens, les facteurs urbanistiques qui affectent la réutilisation des bâtiments préexistants sont tout aussi importants : la densification du tissu urbain par la requalification et la réutilisation des structures contribue à atténuer le processus d'expansion des villes. Ce problème a été soulevé par l'*European Territorial Cooperation Programme* (Programme de Coopération Territoriale Européenne), en 2002.⁴³⁰ Les avantages de ces stratégies comprennent également la permanence de la population dans des zones déjà dotées d'infrastructures, ce qui permet d'économiser les investissements dans de nouveaux réseaux d'égouts, d'eau, d'électricité et de transport ; la réduction des déplacements vers les zones centrales, en particulier pour la population la plus pauvre ; la préservation et la création de zones de protection environnementale, entre autres facteurs.

Bien que la réutilisation adaptative ait été à l'ordre du jour de la conférence internationale du *Docomomo*⁴³¹ en 2016, le terme est encore utilisé de manière très générique et comprend donc différents types d'interventions, telles que la recomposition volumétrique, la modernisation ou les actions de conservation.⁴³²

⁴²⁹ Moreira Susanna, *site web officiel Archdaily*, « O que é reuso adaptativo ». Mis en ligne le 21 octobre 2019, consulté le 10 août 2021. URL : <https://www.archdaily.com.br/br/926724/o-que-e-reuso-adaptativo>

⁴³⁰ *Site web officiel ESPON*, « Reuse of spaces and buildings ». Mis en ligne le 19 mai 2020, consulté le 10 août 2021. URL : <https://www.espon.eu/reuse-spaces-and-buildings>

⁴³¹ *International Working Party for Documentation and Conservation of Buildings, Sites and Neighbourhoods of Modern Movement* (Groupe de travail international pour la documentation et la conservation des bâtiments, sites et quartiers du mouvement modern).

⁴³² Moreira Susanna, *site web officiel Archdaily*, « Reuso adaptativo: 4 exemplos de como intervir no património arquitetónico ». Mis en ligne le 24 février 2020, consulté le 10 août 2021. URL :

Concernant l'économie circulaire, ce concept a commencé à être développé en 2015, et s'est concentré sur les questions relatives à la réutilisation et au recyclage des matériaux afin de réduire la consommation de matières premières et de ressources naturelles.⁴³³ Les idéologies répandues sur l'économie circulaire dans l'architecture impliquent à la fois des techniques de construction de nouveaux bâtiments (en utilisant des matériaux et des technologies qui ont une durée de vie plus longue et nécessitent moins de consommation) et la requalification de bâtiments obsolètes ou abandonnés.⁴³⁴ Ainsi, nous pouvons dire que le concept d'économie circulaire englobe la notion de réutilisation adaptative.

L'idée que la réutilisation puisse être un outil de mise en valeur des bâtiments historiques est apparue parallèlement aux théories de la restauration des œuvres architecturales, au XIXe siècle, et a mûri avec les études des théoriciens italiens au XXe siècle. En ce sens, les propositions actuelles de réutilisation se concentrent à la fois sur les visions interventionnistes diffusées par l'architecte français Eugène Emmanuel Viollet-le-Duc (1814-1879) et par l'historien de l'art autrichien Aloïs Riegl (1858-1905).⁴³⁵

D'après Odete Dourado⁴³⁶, Viollet-le-Duc a été l'un des premiers à associer forme et fonction, structure et programme. Nous pouvons donc supposer que l'architecte avait déjà compris que la proposition de nouveaux usages était directement liée à la vocation du bâtiment.

Riegl⁴³⁷, de son côté, a été le premier à exposer de manière concise l'importance de l'utilisation pour la préservation du patrimoine architectural. Pour lui, la valeur de la mémoire (liée à la valeur de l'antiquité, de l'histoire et de la mémoire) et la valeur de l'actualité (liée à la valeur de l'utilisation, de la nouveauté et de l'art) devraient être prises en compte lors des interventions. Selon Riegl, dans certains cas, la valeur de l'utilité l'emporte sur la valeur de l'ancienneté, c'est-à-dire que, surtout dans le patrimoine

https://www.archdaily.com.br/br/931372/reuso-adaptativo-4-exemplos-de-como-intervir-no-patrimonio-arquitetonico#_=_

⁴³³ Paio Alexandra, *site web officiel O Jornal Económico*, « Arquitetura Circular ». Mis en ligne le 13 janvier 2021, consulté le 10 août 2021. URL : <https://jornaleconomico.sapo.pt/noticias/arquitetura-circular-686879>

⁴³⁴ Cardoso de Matos Ana et Lourencetti Fernande de Lima, « Reusing railway infrastructures in the spirit of circular theory. A contribution to na operational concept », *Vitruvio – International Journal of Architecture, Technology and Sustainability*, n° 6, 2021. Consulté le 10 août 2021. URL : <https://riunet.upv.es/bitstream/handle/10251/168830/Cardoso?sequence=1>

⁴³⁵ Fernandes Ana Veronica Cook et Baeta Rodrigo Espinha, « A questão do uso e do reuso e alguns juízos teórico-críticos sobre o restauro », *Vitruvius*, n° 246.07, 2020. Mis en ligne le 21 novembre 2020, consulté le 10 août 2021. URL : <https://vitruvius.com.br/index.php/revistas/read/arquitextos/21.246/7958>

⁴³⁶ Dourado Odete, « Apresentação », In Viollet le Duc, Eugène Emmanuel, *Restauro*, 1996, (1854-1868).

⁴³⁷ Riegl Alois, *O culto moderno dos monumentos: a sua essência e a sua origem*, São Paulo, Perspectiva, 2014.

architectural des périodes et des processus plus récents, l'adaptation du bâtiment aux exigences contemporaines doit être considérée comme une priorité.

Ce point de vue a été consolidé au cours du XXe siècle, avec les théories de l'architecte, ingénieur et historien italien Gustavo Giovannoni⁴³⁸ (1873-1947) concernant le potentiel des centres historiques à répondre aux besoins de la vie contemporaine. Au milieu du vingtième siècle, le critique d'art italien Cesare Brandi⁴³⁹, a approfondi les discussions sur la restauration critique. Selon Brandi, l'adaptation des bâtiments historiques (compris comme des œuvres d'art), pour les adapter à de nouveaux usages ou pour accueillir des modernisations en accord avec la dynamique de la vie contemporaine, ne devrait pas altérer l'unité de l'œuvre.

Il est évident que, tant pour des raisons économiques, environnementales, que sociales, culturelles, mémorielles et patrimoniales, la réutilisation des bâtiments historiques est une excellente stratégie qui devrait être diffusée et appliquée dans divers contextes. Comme nous l'avons déjà évoqué dans ce chapitre, les outils de sauvegarde du patrimoine bâti mis en place par les organismes publics ne sont pas suffisants pour assurer la préservation des bâtiments sous-utilisés ou abandonnés.

Bien que les gares ferroviaires, comme la gare Leopoldina, soient gravement menacées par la désindustrialisation des zones de production, le remplacement des voies par des autoroutes ou la modernisation du système, qui les ont rendues obsolètes, leur reconversion peut devenir une excellente stratégie pour leur sauvegarde. Ainsi, dans la prochaine partie de ce travail, nous analyserons certains bâtiments conçus à l'origine comme des gares ferroviaires, mais qui ont été désactivés et ont subi des reconversions pour recevoir de nouveaux usages.

⁴³⁸ Giovannoni Gustavo, *Gustavo Giovannoni: textos escolhidos*, Cotia, Ateliê Editorial, 2013.

⁴³⁹ Brandi Cesare, *Teoria da restauração*, trad. Beatriz Mugayar Khül, São Paulo, Ateliê Editorial, 2005 (1963).

2.1. LA REUTILISATION DES GARES FERROVIAIRES : QUELQUES EXEMPLES BRÉSILIENS ET INTERNATIONAUX

Le Brésil compte un nombre significatif de gares désactivées. En 2006, l'*Instituto Estadual do Patrimônio Cultural*⁴⁴⁰ a réalisé un inventaire pour identifier les gares de l'ancienne ligne *Centro*, du *Caminho de Ferro Dom Pedro II*, dans lequel il a identifié l'état de conservation et l'utilisation des bâtiments. Parmi les 31 gares qui composent cette liste, situées dans l'état de Rio de Janeiro mais en dehors de la ville, neuf ont déjà été démolies, trois ont été reconverties à des fins institutionnelles ou culturelles, et seules deux sont encore utilisées pour le transport de personnes. Les autres gares sont en voie de ruine ou en mauvais état de conservation, dans lesquelles les bâtiments sont totalement inoccupés ou ont été occupés par l'usucapion.

Il n'existe pas d'études similaires concernant l'ancienne *Estrada de Ferro Leopoldina*. Cependant, au cours des recherches développées pour ce travail, certaines gares dans un état d'abandon similaire ou qui ont été démolies ont été identifiées. Par exemple, près de la gare *Barão de Mauá*, nous avons l'ancienne gare *Praia Formosa*⁴⁴¹, construite en 1909, désactivée en 2000 et qui aujourd'hui est fortement défigurée; et l'ancienne gare *Afonso Maia*⁴⁴², inaugurée en 1902, désactivée en 1950 et démolie entre les années 1960 et 1970.

Malgré ces tristes cas, des institutions publiques et privées et des associations civiles ont manifesté leur intérêt pour la récupération et la reconversion du patrimoine ferroviaire. Au Brésil, il existe une grande tendance à la réutilisation à des fins culturelles, qui est adoptée pour des gares de différentes régions, typologies architecturales et dimensions. Parmi les cas de réutilisation des gares ferroviaires dans le pays, on peut citer l'ancienne gare *de Rio do Sul*⁴⁴³, dans l'état de Santa Catarina, qui a été inaugurée en 1936 et qui abrite actuellement le *Museu Histórico Cultural* (Musée Historique Culturel) et l'*Arquivo Público Histórico* (Archives Publique Historique) de Rio do Sul; la gare *Barão de Juparanã*⁴⁴⁴, bâtie en 1865, à Vassouras, dans l'état de Rio de Janeiro, qui a

⁴⁴⁰ Site web officiel l'*Instituto Estadual do Patrimônio Cultural*, « Inventário de identificação de bens culturais do sistema ferroviário do estado do Rio de Janeiro : linha Centro ». Consulté le 10 août 2021. URL : <http://www.inepac.rj.gov.br/index.php/home/iestacao>

⁴⁴¹ Site web officiel *Estações Ferroviárias do Brasil*, « Praia Formosa ». Consulté le 31 mars 2021. URL: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_rj_petropolis/praiiformosa.htm

⁴⁴² Site web officiel *Estações Ferroviárias do Brasil*, « Alfredo Maia (antiga inicial) ». Consulté le 12 avril 2021. URL: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_auxiliar/alfredo.htm

⁴⁴³ Site web officiel *IPatrimônio*, « Rio do Sul – Antiga Estação Ferroviária ». Consulté le 11 août 2021. URL: <http://www.ipatrimonio.org/rio-do-sul-antiga-estacao-ferroviaria/#!/map=38329&loc=-27.21510400000014,-49.640948,17>

⁴⁴⁴ Site web officiel l'*Instituto Estadual do Patrimônio Cultural*, « Inventário de identificação de bens

présentement un usage institutionnel, avec un bureau de poste et une banque ; l'ancienne gare *Centro do Recife*⁴⁴⁵, à Pernambuco, inaugurée en 1888 et qui accueille un musée du train depuis 1972; la gare *São João Del Rei*⁴⁴⁶, à São João Del Rei, dans l'état de Minas Gerais, inauguré en 1881 et qui abrite également un musée ferroviaire depuis 1981, entre autres.

L'état de São Paulo, comme Rio de Janeiro, était un important producteur de café, ce qui a conduit la région à investir assidûment dans le transport ferroviaire. Par conséquent, l'état concentre un grand nombre de gares ferroviaires qui ont été transformées en musées. Il s'agit principalement de petits bâtiments, tels que le *Museu Histórico e Pedagógico Dr. Washington Luís* (Musée Historique et Pédagogique Dr Washington Luís), qui occupe l'ancienne gare de *Batatais*, construite en 1938 et appartenant à la *Companhia Mogiana de Estradas de Ferro* (Compagnie Mogiana de Chemins de Fer); le *Museu Histórico de Chavantes* (Musée Historique de Chavantes), logé dans l'ancienne gare du même nom, construite en 1927 sous la responsabilité de l'*Estrada de Ferro Sorocaba* (Chemin de Fer Sorocaba); et le *Museu Municipal de Colina* (Musée Municipal de Colina), qui occupe l'ancienne gare qui appartenait à la *Companhia Paulista de Estradas de Ferro* (Compagnie Paulista des Chemins de Fer).⁴⁴⁷

La gare *da Luz*, à São Paulo, est un autre exemple remarquable. Le noyau initial de la gare a été construit en 1867, afin de composer le système de la *São Paulo Railway* (Compagnie Ferroviaire de São Paulo), pour relier les zones de production de café de Jundiá au port de Santos (tous deux dans l'état de São Paulo). En raison de la grande demande de passagers et de produits, ainsi que de la nécessité de s'adapter aux technologies émergentes, la gare a subi des agrandissements successifs : le premier a eu lieu en 1870 et le dernier, qui a donné naissance au bâtiment que nous connaissons aujourd'hui, a été commencé en 1895 et achevé le 1er mars 1901.⁴⁴⁸

culturais do sistema ferroviário do estado do Rio de Janeiro : Estação de Barão de Juparanã ». Consulté le 11 août 2021. URL: http://www.ipatrimonio.org/wp-content/uploads/2020/04/ipatrimonio_Valen%C3%A7a-Conjunto-Ferovi%C3%A1rio-RFFSA-de-Bar%C3%A3o-de-Juparan%C3%A3_Fonte-Inepac.pdf

⁴⁴⁵ Cardoso André Luiz Rocha, « Usos, Preservação e Patrimonialização das Estações Ferroviárias de Pernambuco », mémoire de master en histoire social de la culture régionale, Universidade Federal Rural de Pernambuco, 2021, 142 p. Consulté le 11 août 2021. URL: <http://pgh.ufrpe.br/sites/default/files/testes-dissertacoes/Usos%20preserva%C3%A7%C3%A3o%20e%20patrimonializa%C3%A7%C3%A3o%20das%20esta%C3%A7%C3%B5es%20ferrovi%C3%A1rias%20de%20Pernambuco.pdf>

⁴⁴⁶ *Site web officiel Museu Regional de São João Del Rei*, « 5 em 1: Estação Ferroviária de São João del-Rei ». Mis en ligne le 27 janvier 2021, consulté le 10 août 2021. URL: <https://museuregionaldesaojoadelrei.museus.gov.br/5-em-1-estacao-ferroviaria-de-sao-joao-del-rei/>

⁴⁴⁷ *Site web officiel Museus Ferroviários SP*, « Museus em estações ». Consulté le 10 août 2021. URL: <http://museusferroviarios.net.br/trens-e-estacoes/museus-em-estacoes/>

⁴⁴⁸ Khül Beatriz Mugayar, *site web officiel AECweb*, « A arquitetura da estação da Luz ». Consulté le 10 août 2021. URL: https://www.aecweb.com.br/cont/a/a-arquitetura-da-estacao-da-luz_12819

L'auteur de ce dernier projet a été l'architecte anglais Charles Henry Driver (1832-1900)⁴⁴⁹. La composition de la gare conçue par Driver consiste en un bâtiment rectangulaire, dont les façades les plus longues sont implantées parallèlement à la voie publique et à la voie ferrée. La gare respecte une typologie popularisée dans les gares européennes du XIXe siècle, dans laquelle le hall d'accueil des voyageurs et les quais sont différenciés (image 40) . Le premier consiste en un volume en maçonnerie de briques, de style éclectique, divisé en deux ailes, qui abrite l'administration et l'accueil du public. Dans ce volume, on remarque la grande tour d'horloge, dont l'adoption s'est largement répandue dans les gares pour des raisons à la fois fonctionnelles et représentatives.



Image 40 : Guilherme Gaensly, « S.P.R. Estação da Luz », 1902. Photographie, Brasiliana Fotografia, collection numérique. Consulté le 24 août 2021.

URL: <https://brasilianafotografica.bn.gov.br/brasiliana/handle/20.500.12156.1/957>

En ce qui concerne les quais d'embarquement et de débarquement, ils sont couverts d'une structure métallique et de pièces en fonte, avec une charpente courbe, des tuiles en

⁴⁴⁹ Charles Henry Driver était un architecte-ingénieur britannique. Driver a commencé sa carrière en travaillant comme dessinateur dans le bureau londonien de l'ingénieur Frank Foster (1800-1852). Il a commencé à concevoir des gares en 1852, lorsqu'il a travaillé dans le bureau de Messrs Liddell and Gordon, propriété des ingénieurs Lewis Dunbar Brodie Gordon (1815-1876) et Charles Liddell (1813-1894). Driver s'est spécialisé dans le développement de pièces décoratives en fonte et en pierre, qu'il a appliquées à plusieurs projets sur lesquels il a travaillé, notamment la gare *da Luz*. *Site web officiel Architects of Great Manchester*, « Charles Henry Driver ». Consulté le 06 août 2021. URL: <https://manchestervictorianarchitects.org.uk/architects/charles-henry-driver>

zinc et une lanterne de toit, dont la largeur est de 39 mètres pour 150 mètres. Cette structure a été conçue et fabriquée au Royaume-Uni.⁴⁵⁰

En 1946, la gare da Luz a souffert d'un incendie et les travaux de reconstruction ont eu lieu entre 1947 et 1951. En 1982, la gare a été reconnue comme un patrimoine architectural de l'état de São Paulo par le *Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico*, conformément à la Résolution 25, du 5 mai 1982. La protection et la reconnaissance au niveau national ont eu lieu quatorze ans plus tard, lorsque l'*Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional* a déclaré le bâtiment protégé, tant pour sa valeur artistique qu'historique, par le biais du Processus n° 0944-T-76.⁴⁵¹

Entre 2004 et 2006, le bâtiment a reçu un volume annexe, conçu par les architectes brésiliens Paulo Mendes da Rocha (1928-2021) et Pedro Mendes da Rocha. L'usage initial de la gare a été maintenu et les étages supérieurs, qui abritaient jusqu'en 2002 diverses institutions liées au système ferroviaire, accueillent désormais le *Museu da Língua Portuguesa* (Musée de la Langue Portugaise). Le programme du musée consistait en une exposition virtuelle et le projet a permis l'ouverture et l'accès aux étages supérieurs de la gare, qui étaient jusqu'alors restés fermés et inutilisés.

En raison des limites d'intervention imposées par les organismes de protection du patrimoine et du cloisonnement qui caractérisait à l'origine les étages supérieurs de la gare, les interventions ont visé à préserver les caractéristiques les plus marquantes du bâtiment, telles que sa volumétrie, sa matérialité et ses points d'intérêt, comme les plateformes d'embarquement et la tour de l'horloge. Les architectes ont décidé d'unifier les salles des étages supérieurs, en les transformant en de grandes pièces qui s'étendent sur toute la longueur du bâtiment. En outre, quatre ascenseurs ont été ajoutés, chacun pouvant accueillir 35 personnes. Ainsi, la conception du nouveau musée a privilégié l'optimisation de la circulation verticale, afin de ne pas nuire à la circulation des passagers et d'interférer le moins possible avec le bâtiment préexistant. La seule interférence sur l'extérieur de la gare était due à la création de cours latérales, qui ont reçu une toiture en verre et une structure métallique blanche.⁴⁵²

⁴⁵⁰ Khül Beatriz Mugayar, *site web officiel AECweb*, « A arquitetura da estação da Luz ». Consulté le 10 août 2021. URL: https://www.aecweb.com.br/cont/a/a-arquitetura-da-estacao-da-luz_12819

⁴⁵¹ *Site web officiel IPatrimônio*, « São Paulo – Estação da Luz ». Consulté le 10 août 2021. URL: <http://www.ipatrimonio.org/estacao-da-luz/#!/map=38329&loc=-23.535169999999997,-46.635315000000006,17>

⁴⁵² *Site web officiel Revista Projeto*, « Pedro e Paulo Mendes da Rocha: Museu da Língua Portuguesa ». Mis en ligne le 24 février 2009, consulté le 06 août 2021. URL: <https://revistaprojeto.com.br/acervo/pedro-e-paulo-mendes-da-rocha-museu-sao-06-07-2006/>

En 2015, la gare *da Luz* et le *Museu da Língua Portuguesa* ont été consumés par un incendie et, après des travaux de restauration et de modernisation, ils ont été ré-inaugurés le 31 juillet 2021. Le nouveau projet, également conçu par Pedro et Paulo Mendes da Rocha, était basé sur l'intégration des usages et l'ouverture de nouvelles salles d'exposition. Le troisième étage a été transformé en une terrasse avec vue sur la tour de l'horloge. De plus, des technologies axées sur les questions environnementales ont été intégrées, telles que des techniques visant à réduire la consommation d'eau et des équipements *LED*, qui permettront de réduire la consommation d'énergie de 35 %. Ces améliorations ont permis au projet d'obtenir le label de conception durable *LEED*.⁴⁵³

Comme au Brésil, les pays européens ont également été confrontés à la désactivation de certaines lignes de train et, par conséquent, des gares qui composaient ces systèmes. Parmi les diverses mesures de requalification et de sauvegarde de ce patrimoine, il convient de mentionner la récente initiative du gouvernement portugais visant à reconverter 30 gares ferroviaires à des fins touristiques. Il s'agit du programme *Revive Ferrovia* (Revivre Chemin de Fer), qui comprend la concession pour l'exploitation des bâtiments pour une période maximale de 20 ans, grâce à la soumission et à la sélection de projets par le biais d'un concours. Le programme *Revive Ferrovia* sera mis en pratique dans les gares désactivées des lignes Évora-Estremoz, Évora-Estremoz-Portoalegre, Alentejo, dans les branches de Reguengos, Mora et Cáceres.⁴⁵⁴

L'Italie a aussi adopté des mesures exemplaires pour la réutilisation complète ou partielle de ses gares. Le groupe *Ferrovie dello Stato* (Chemins de Fer d'État) s'est concentré sur la réhabilitation des bâtiments en menant des actions en collaboration avec la communauté locale et les associations non gouvernementales. Ainsi, près de 450 gares ont été consacrées à des projets d'utilité publique et accueillent désormais des fonctions à vocation sociale. Un exemple en est la gare *de Solarolo*, dans la province de Ravenne, qui est gérée par l'*Associazione Volontari Italiani del Sangue* (Association des Volontaires Italiens du Sang) et *Pro Loco*. La première promeut des actions sociales pour encourager, stocker et distribuer les dons de sang ; la seconde se concentre sur la promotion de la culture et du patrimoine enogastronomique et folklorique local.

⁴⁵³ Drummond Fernanda, *site web officiel du journal Casa e Jardim*, « O Museu da Língua Portuguesa será inaugurado em São Paulo ». Mis en ligne le 26 juillet 2021, consulté le 10 août 2021. URL: <https://revistacasaejardim.globo.com/Casa-e-Jardim/Arte/noticia/2021/07/o-museu-da-lingua-portuguesa-sera-reinaugurado-em-sao-paulo.html>

⁴⁵⁴ *Site web officiel Radio Elvas*, « Antigas estações ferroviárias em concurso para reconversão ». Mis en ligne le 31 octobre 2021, consulté le 11 août 2021. URL : <https://radioelvas.com/2020/10/31/antigas-estacoes-ferroviarias-em-concurso-para-reconversao/>

Un autre exemple est la réutilisation de la gare de Melfi, dans la province de Potenza: depuis 2013, une partie de la gare a été réanimée par le *Ministero dell'Interno* (Ministère des Affaires Intérieures) et l'association *Enel Cuore* (Cœur d'Enel), qui a construit des chambres, des salles de bains et des espaces de vie pour l'accueil des immigrants réfugiés. Ainsi, sous la gestion de la coopérative *Solidarietà* (Solidarité), le bâtiment abrite actuellement des immigrants en attente de transfert vers le *Servizio di Protezione per Richiedenti Asilo e Rifugiati* (Service de Protection des Demandeurs d'Asile et des Réfugiés). Pendant leur séjour, des cours d'italien, d'informatique et de travaux manuels sont proposés.⁴⁵⁵

Les mesures françaises de réutilisation des gares ferroviaires sont devenues populaires et les propositions trouvées sont les plus diverses, allant des usages touristiques et culturels aux lieux de loisirs et de gastronomie. L'ancienne gare d'Ornano dans le 18^e arrondissement, par exemple, a été transformée en un restaurant, La Recyclerie. Le bâtiment, inauguré en 1878, a été utilisé pour le transport de passagers jusqu'en 1934 et pour le transport de marchandises jusqu'en 1970. Après cette période, le bâtiment est passé à un usage commercial. La Recyclerie a été inaugurée en 2014, suite aux travaux de rénovation de l'ancienne gare, réalisés grâce aux investissements des sociétés *C-Développement* et *Sinny & Ooko*. La proposition du nouvel espace est la consommation consciente et la réduction des déchets. L'espace propose des brunchs, des marchés de musique et d'artisanat, des événements culturels et dispose également d'un petit potager sur la passerelle qui suit les voies ferrées.⁴⁵⁶

Autre exemple français emblématique est le Parc du 26^e Centenaire. Situé à Marseille, le site de l'ancienne gare du Prado a été transformé en un espace vert de 10,5 hectares, inauguré le 23 juin 2001. La stratégie de valorisation de la mémoire ferroviaire s'est concrétisée par la conservation partielle de la structure de l'ancienne gare et la transformation des voies ferrées en fontaines ornementales linéaires, qui font le lien entre le passé et le présent.⁴⁵⁷

En France, le cas le plus célèbre de reconversion d'une gare pour un nouvel usage est l'ancienne gare d'Orsay. Conçu à l'origine par l'architecte Victor Laloux (1850-1937)⁴⁵⁸,

⁴⁵⁵ Ferrovie dello Stato Italiane, « Stazioni Impresenziate: Un riuso sociale del patrimonio ferroviario ». Rapport réalisé en 2019, 276 p. Consulté le 12 août 2021. URL : https://www.rfi.it/content/dam/rfi/stazioni/spazi-in-stazione/RFI_Stazioni_impresenziate.pdf

⁴⁵⁶ Site web officiel *Petite Ceinture*, « Gare du Boulevard Ornano ». Consulté le 12 août 2021. URL : <https://petiteceinture.org/gares-petite-ceinture/boulevard-ornano/>

⁴⁵⁷ Site web officiel *Mairie de Marseille*, « Parc du 26^e centenaire ». Consulté le 12 août 2021. URL : <https://www.marseille.fr/environnement/parcs-et-jardins/parc-du-26eme-centenaire>

⁴⁵⁸ Victor-Alexandre-Frédérique Laloux a été un architecte né le 15 novembre 1850 à Tours, en France. La carrière professionnelle de Laloux a commencé en 1867, lorsqu'il a rejoint le bureau de l'architecte Léon

le bâtiment est situé sur la rive gauche de la Seine à Paris et était considéré comme un symbole de l'architecture utilitaire, construit en charpente métallique et en pierre. La gare est restée en service pour le transport de passagers jusqu'en 1973 : les trains de l'ancienne gare reliaient Paris au sud-ouest de la France et à la banlieue de la ville (image 41).⁴⁵⁹

Après des discussions sur l'éventualité d'une démolition, il a été décidé en 1977 que la gare serait transformée en musée d'art avec des œuvres de la seconde moitié du XIX^e siècle. Le projet gagnant du concours pour une nouvelle proposition d'utilisation de la gare a été réalisé par ACT Architecture, appartenant aux architectes Renaud Bardon (1942-2011)⁴⁶⁰, Pierre Colboc (1940-2017)⁴⁶¹ et Jean-Paul Philippon⁴⁶².

Les travaux de reconversion ont commencé en 1898 et son inauguration a eu lieu le 14 juillet 1900 pour l'Exposition Universelle. Selon l'historien de l'art Jacques Thuillier (1928-2011)⁴⁶³, la proposition de ces architectes était fondée sur l'identification et le respect des principaux aspects matériels, spatiaux et volumétriques du bâtiment. Ils ont donc décidé de mettre en valeur la structure métallique de l'ancienne gare et de préserver les voûtes, afin de souligner la grande échelle du hall central et de créer un effet d'unité spatiale (image 42).

Rohard (1836-1882). Deux ans plus tard, Laloux a débuté ses études à l'école des beaux-arts de Paris. Au cours de sa vie, il s'est consacré à l'étude du classicisme, qu'il a utilisé dans plusieurs de ses œuvres. Outre la gare d'Orsay, Laloux a été l'auteur du projet de la gare de Tours, construite entre 1895 et 1898, et de l'Hôtel de Ville de Tours. *Site web officiel Oxford Reference*, « Victor-Alexandre-Frédérique Laloux ». Consulté le 11 août 2021. URL : <https://www.oxfordreference.com/view/10.1093/oi/authority.20110803100048557?rskey=RrsET3&result=262>

⁴⁵⁹ *Site web officiel Ministère de la Culture*, « Ancienne gare d'Orsay, actuellement musée d'Orsay ». Consulté le 06 août 2021. URL: <https://www.pop.culture.gouv.fr/notice/merimee/PA00088689>

⁴⁶⁰ Renaud Bardon a été un architecte et urbaniste français, né en 1942. Il a été diplômé de l'École nationale supérieure des Beaux-Arts de Paris. Parmi ses réalisations, nous pouvons citer le projet de l'École Nationale de Musique Gabriel Fauré à Angoulême, inauguré en 1974, et la reconstruction du marché Saint-Germain à Paris, fait entre 1973 et 1981. Il a été aussi architecte-conseil de l'État en 2001 en Auvergne, en Savoie et dans l'Eure. Il est décédé en 2011. *Site web officiel Hypotheses*, « Renaud Bardon, Pierre Colboc et Jean-Paul Philippon (architectes de l'agence ACT Architecture) ». Mis en ligne le 09 mai 2017, , consulté le 09 août 2021. URL : <https://gtc.hypotheses.org/3709>

⁴⁶¹ Pierre Colboc a obtenu le premier second grand prix de Rome d'architecture en 1966. Parmi ses travaux les plus remarquables, on peut mentionner la reconversion du marché Saint-Germain à Paris, entre 1973 et 1981 et le musée de l'Hospice Saint Roch à Issoudun, inauguré en 2021. *Site web officiel Architects*, « Disparition de Pierre Colboc ». Mis en ligne le 08 novembre 2017, consulté le 09 août 2021. URL : <https://www.architectes.org/actualites/disparition-de-pierre-colboc>

⁴⁶² Né en 1945, Jean-Paul Philippon s'est distingué par ses travaux sur la requalification du patrimoine culturel. Outre le projet du Musée d'Orsay, il a également été chargé du projet de transformation de l'ancienne piscine de Roubaix en musée en 2001 et de l'extension et de la réhabilitation de l'École d'Architecture de Paris Belleville en 2008. Il occupe actuellement le poste de secrétaire général de l'Académie d'architecture de Paris. *Site web officiel Archiguide*, « Jean-Paul Philippon ». Consulté le 09 août 2021. URL : <https://www.archi-guide.com/AR/philippon.htm>

⁴⁶³ Thuillier Jacques, « De la gare au Musée d'Orsay », *Revue de l'Art*, n° 74, p. 5-11, 1986. Consulté le 09 août 2021. URL : https://www.persee.fr/doc/rvart_0035-1326_1986_num_74_1_347588



Image 41: Auteur inconnu, *Gare Orsay*, « Orsay Station, Paris, Paris-Orléans railway », carte postale, 1900. Site web officiel Wikimedia Commons. Mis en ligne le 01 novembre 2011, consulté le 09 août 2021. URL : <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/c7/Gare-d%27Orsay-BaS.jpg>



Image 42: Behn, *Grande allée du musée d'Orsay*, « Main alley on the Orsay Museum in Paris, France », photographie, 2007. Site web officiel Wikimedia Commons. Mis en ligne le 24 mars 2007, consulté le 09 août 2021. URL : https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/80/MuseeOrsay_20070324.jpg

En ce qui concerne les ajouts modernistes, ils se distinguent clairement du bâtiment d'origine, soit par leur rythme, leurs modules ou leur matérialité, tels que définis par les théories de la restauration critique de Cesare Brandi⁴⁶⁴: de nouvelles structures en béton armé ont été élaborées et un revêtement en pierre de Buxy a été choisi, dans un ton ocre profond, pour donner une unité à l'ensemble de l'intérieur. Les espaces muséaux ont permis de créer des circuits simples et clairs, contrôlés par de grands axes, qui guident les visiteurs tout en leur laissant une totale liberté, puisqu'il n'y a pas de parcours obligatoire.

⁴⁶⁴ Selon les théories de la pratique de la restauration réaffirmées par Cesare Brandi, qui avaient déjà été élucidées par les architectes et historiens italiens Camillo Boito (1836-1914) et Gustavo Giovanonni (1873-1947) : les interventions doivent toujours être facilement reconnaissables, mais ne doivent pas porter atteinte à l'unité de l'œuvre. Brandi Cesare, *Teoria da restauração*, trad. Beatriz Mugayar Khül, São Paulo, Ateliê Editorial, 2005 (1963).

En 1977, le musée d'Orsay a été classé monument historique par le gouvernement français,⁴⁶⁵ et son importance se fait sentir au niveau national et mondial jusqu'à ce jour. En 2016, le musée d'Orsay s'est classé au quatrième rang des musées et monuments les plus visités de France, accueillant plus de 3 millions de visiteurs par an.⁴⁶⁶

Après avoir été confronté à une telle richesse de possibilités, il est clair qu'il n'y a pas qu'une seule bonne solution pour les interventions et la réutilisation des anciennes gares. Cependant, il a été possible d'identifier certaines stratégies qui peuvent être considérées comme de bonnes pratiques pour la requalification du patrimoine ferroviaire : tout d'abord, garder à l'esprit de respecter l'intégrité et la complexité du bien, ainsi que l'histoire de sa construction. Ceci est directement lié aux caractéristiques physiques restantes et aux modifications auxquelles le bâtiment a été soumis.

De plus, il est essentiel d'encourager le dialogue avec le tissu urbain environnant, étant donné que les alentours immédiats peuvent avoir subi des modifications et que le site peut nécessiter l'établissement de nouvelles routes et de nouveaux parcours répondant aux caractéristiques actuelles afin d'être reconnecté à son contexte. En plus, bien qu'il existe différentes approches théoriques et méthodologiques des interventions de conservation et de restauration, la plus conseillée à suivre est celle philologique, qui respecte la préexistence de l'objet et détermine, entre autres, sa distinguabilité dans les interventions actuelles, par l'utilisation de matériaux différents ou par un langage contemporain, par exemple.

Un autre facteur très important est de veiller à la reconnaissance des espaces intérieurs. Sachant que les gares ferroviaires ont été conçues principalement pour les activités de trafic de passagers et de marchandises, et qu'elles peuvent également comporter quelques espaces administratifs, par exemple, l'organisation des espaces intérieurs était directement liée à l'organisation du travail, aux technologies disponibles à l'époque et à l'accès et la distribution de l'énergie. Ce facteur s'applique également à la conservation des machines, des wagons et des autres équipements technologiques, car ils sont indissociables du site où ils ont été utilisés.

La sauvegarde et l'amélioration des espaces ouverts et des éléments naturels est également une stratégie qui peut servir à enrichir la proposition de projet contemporain. Par exemple, étant donné que les sources d'énergie étaient fortement liées à l'implantation

⁴⁶⁵ Site web officiel Ministère de la Culture, « Ancienne gare d'Orsay, actuellement musée d'Orsay ». Consulté le 06 août 2021. URL: <https://www.pop.culture.gouv.fr/notice/merimee/PA00088689>

⁴⁶⁶ Site web officiel Best of One, « Les musées de France les plus visités ». Mis en ligne en 2016, consulté le 09 août 2021. URL : <https://bestof.one/categories/culture/musees/classements/les-musees-de-france-les-plus-visites>

des bâtiments, surtout à ceux qui utilisaient la force de l'eau, la valorisation des cours d'eau environnants peut également être un moyen de réaffirmer la mémoire du lieu et de la production qui s'y est déroulée.⁴⁶⁷

⁴⁶⁷ Fontana Giovanni Luigi, « Patrimoine Industriel et Développement Local », notes de classe, Università Degli Studi di Padova, Master Techniques, Patrimoine, Territoire de l'Industrie. De 03 avril. 2020 à 15 juin 2020.

2.2. PROPOSITIONS DE REUTILISATION, VALORISATION, REQUALIFICATION DE LA GARE *LEOPOLDINA* ET SES ALENTOURS

La trajectoire du développement des propositions de requalification et de réutilisation d'un bâtiment historique, qu'il soit ou non un vestige de la période industrielle, est long et complexe. Dans ce travail, nous avons soigneusement étudié les aspects historiques, politiques, socio-économiques, culturels et technologiques de la mise en œuvre du système ferroviaire au Brésil, et en particulier dans la ville de Rio de Janeiro. Nous avons également analysé tous les facteurs qui ont conduit à la construction de la gare *Leopoldina*, les changements dans son utilisation et les interventions architecturales auxquels la gare a été soumise.

De plus, nous avons compris comment la législation brésilienne et internationale concernant le patrimoine ferroviaire l'affecte. Nous avons aussi étudié les aspects théoriques à propos de la restauration, de la conservation et du développement durable liés aux patrimoine bâti. En plus, nous avons analysé des cas concrets d'interventions et de réutilisation d'anciennes gares ferroviaires au Brésil et dans des pays européens. Par conséquent, l'accumulation de toutes ces informations et l'analyse de différentes sources et documents nous permettent de définir finalement nos stratégies de requalification pour la gare *Leopoldina* et ses environs.

Il convient de préciser que les propositions présentées ici seront traitées comme des études préliminaires, qui ne porteront qu'une approximation conceptuelle et schématique. L'intention n'est pas d'entrer dans le développement d'un projet architectural et urbanistique avec toutes ses spécificités et ses détails, mais d'esquisser des indications et des lignes directrices sur une proposition de réutilisation, de valorisation et de requalification de la *Leopoldina*.

Tout d'abord, les interventions les plus urgentes à mettre en œuvre à la gare sont les travaux de restauration et de conservation indiqués par le *Ministério Público*⁴⁶⁸. Cette mesure vise à assurer la sécurité structurelle et matérielle du bâtiment existant, à mettre en place des rénovations dans son réseau électrique, d'eau et d'égouts, à moderniser sa circulation verticale et à prévenir une éventuelle catastrophe. Ensuite, comme indiqué par l'architecte Joyce Pena⁴⁶⁹, dans son rapport reconnaissant la gare comme un monument

⁴⁶⁸ Suima Sérgio Gardenghi, « Vistoria Estação Barão de Mauá », rapport réalisé par le Ministério Público Federal, Procuradoria da República do Estado no Rio de Janeiro, 2018, 1 vol., 13 p.

⁴⁶⁹ Pena Joyce et Kosinski Ricardo, « Processo de Tombamento n 1648-T-12: Edifício “A Noite”, Localizado na Praça Mauá, n 7, no Município do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro», rapport réalisé

national, les additions faites après l'ouverture de la gare doivent être enlevées et son toit restauré.

Une fois que les conditions physiques appropriées ont été rétablies, nous pouvons commencer les interventions les plus marquantes sur le point de vue morphologique. Comme nous avons déjà vu dans le chapitre précédent, la volumétrie de la gare a été compromise par des facteurs économiques et administratifs au cours de sa phase initiale de construction.⁴⁷⁰ Ainsi, compte tenu du fait que la gare a été conçue dans le style Néoclassique et que ses architectes ont envisagé de réaliser la symétrie définie par ce mouvement architectural, notre première proposition est la construction de l'aile droite du bâtiment.

Cette décision était basée sur les théories développées par Viollet-le-Duc⁴⁷¹ concernant l'unité de l'œuvre architecturale. Le nouveau volume aura la même hauteur, largeur et profondeur que l'aile gauche. Cependant, afin d'éviter les faux historiques⁴⁷², la nouvelle aile aura une matérialité différente de celle du bâtiment original, afin de préserver le caractère distinctif préconisé par Brandi⁴⁷³.

L'intention est d'évoquer l'idée d'un "membre fantôme", à travers la récupération d'une aile qui n'a jamais existé, mais qui était prévu. Une membrane de verre et une structure métallique seront utilisées, qui reflèteront le paysage de la région dans les façades du bâtiment. Le choix de ces matériaux s'explique également par le fait que ce sont des produits qui ont commencé à être utilisés grâce aux évolutions technologiques et stylistiques de la révolution industrielle. Ainsi, la proposition vise à créer un lien entre le présent et le passé, la mémoire et ce qui a été oublié (image 43).

En ce qui concerne l'utilisation du bâtiment, nous comprenons que, en raison de la grande taille de la gare, qui peut accueillir plusieurs utilisations, et en tenant compte des différentes exigences contemporaines, nous indiquons les propositions suivantes : premièrement, la réactivation du trafic de passagers. Cette proposition part du principe que la gare est située à proximité de lignes de chemin de fer qui sont toujours en service, de telle sorte que la réintégration au trafic existant n'entraînerait pas de coûts excessifs (image 44).

pour le Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2013, 385 p.

⁴⁷⁰ Auteur inconnu, « The Leopoldina Ry. Co. Ltd. », *Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas*, n° 1, 1926, p. 178.

⁴⁷¹ Viollet le Duc, Eugène Emmanuel, *Restauro*, 1996, (1854-1868).

⁴⁷² Faux historique, car il conduit à la tromperie, en faisant passer pour ancien ce qui ne l'est pas.

⁴⁷³ Brandi Cesare, *Teoria da restauração*, trad. Beatriz Mugayar Khül, São Paulo, Ateliê Editorial, 2005 (1963).



Image 43 : Monique Silva, *Proposition pour l'aile droite rattachée à la gare Leopoldina*, collage numérique, 2021. Image de la gare basé sur Siqueira de Queiroz Varella Lucia, Amaral de Sampaio Lilian et Fernando Souza Leão de Andrade Carlos (dir.), « Centro de Memória da Estação Barão de Mauá », rapport réalisé par l'Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 6^a Superintendência Regional, 2009, 87 p., ici p. 10. Image de l'aile droite basé sur Site web officiel Archdaily, « Studio 804/ Forum ». Consulté le 17 août 2021. URL : https://www.archdaily.com.br/br/793676/forum-studio-804?ad_medium=gallery

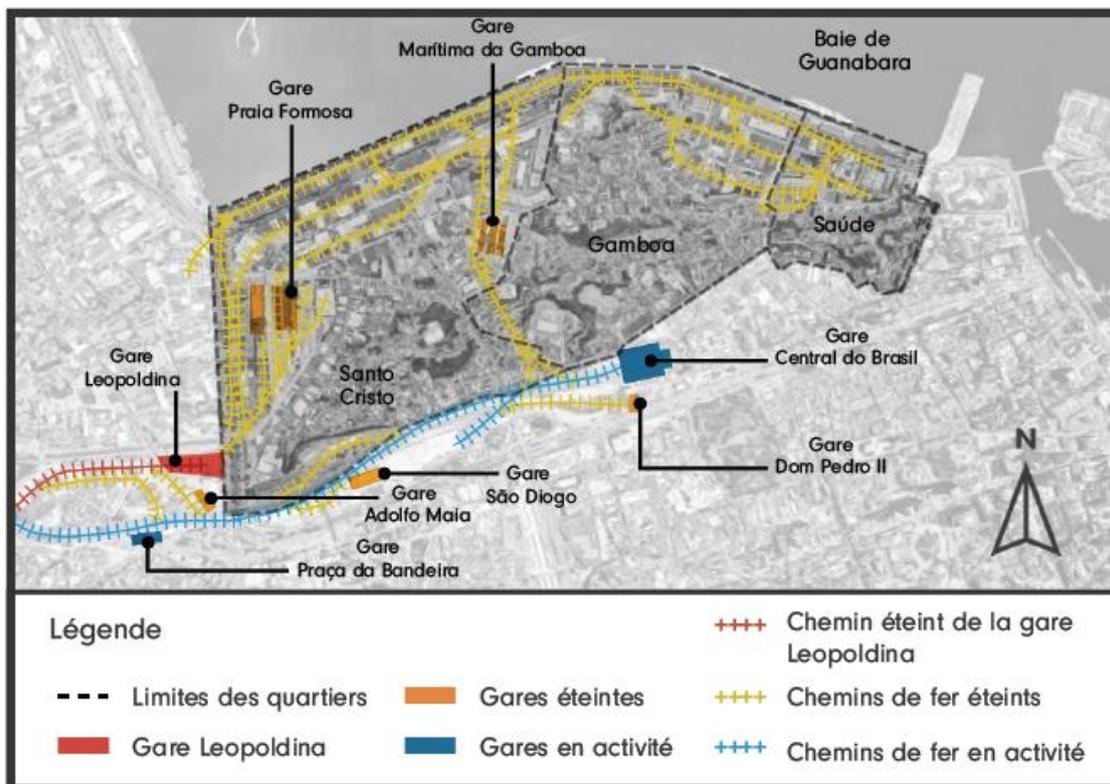


Image 44 : Monique Silva, *Schéma des chemins de fer et gares éteints et existants situés dans les quartiers de Saúde, Gamboa et Santo Cristo*, 2021. Basé sur la « Carta do Distrito Federal », Rio de Janeiro, 1924. Carte, Biblioteca Luso-Brasileira, collection numérique. Consulté le 12 avril 2021. URL: <http://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/20.500.12156.3/427821>

Cette proposition repose également sur le fait que des investisseurs privés ont manifesté leur intérêt pour la réouverture d'une ligne ferroviaire entre Rio de Janeiro et São Paulo, qui partirait de la gare *Leopoldina*⁴⁷⁴, un facteur qui serait également très important pour garantir la viabilité économique de la réutilisation du bâtiment. Il est recommandé que la partie initiale du parcours soit réalisée en souterrain, afin de ne pas endommager le viaduc et les constructions existantes à l'arrière du bâtiment.

Conjointement à la réouverture de la gare, la création d'un centre de recherche sur le patrimoine industriel est proposée, avec des archives et une bibliothèque dédiées à ce thème. Cette idée est basée sur le manque de diffusion et d'approfondissement concernant le patrimoine industriel de la ville de Rio de Janeiro. La plupart des recherches se font de manière ponctuelle, soit par le développement de thèses de master et de doctorat, soit par l'initiative d'associations liées au patrimoine industriel.

L'absence de cours de spécialisation sur le sujet se reflète même dans la méthodologie adoptée par les institutions responsables de la sauvegarde du patrimoine matériel au Brésil, qui banalisent les vestiges industriels, ne reconnaissant, la plupart du temps, que la valeur artistique des bâtiments. Ce facteur, à son tour, se reflète dans la perte et le démantèlement de plusieurs exemples de l'architecture industrielle brésilienne. Un autre facteur qui nous a conduit à cette proposition est l'existence d'un grand nombre de documents concernant la gare *Leopoldina*, la gare *Central do Brasil* et les anciennes sociétés responsables de l'administration du système ferroviaire brésilien. Cette riche collection est agglomérée dans des salles de la gare *Leopoldina* et doit encore être étudiée et organisée.

Comme indiqué, étant donné la grande taille du bâtiment, qui a été augmentée par l'ajout de l'aile droite, la gare a le potentiel d'abriter plusieurs utilisations. Ainsi, une autre proposition importante concerne la concrétisation des demandes des habitants des quartiers de Saúde, Gamboa et Santo Cristo. Comme nous l'avons vu, ces quartiers ont été historiquement formés par des personnes à faibles revenus, et cela est toujours le cas aujourd'hui.

Ainsi, afin de compenser le manque d'équipements de loisirs et de culture dans la région, nous proposons la création d'une école de danse et de musique. Ces nouvelles installations pourraient être placées dans l'aile droite, qui recevrait, des salles de musique,

⁴⁷⁴ Meier Ricardo, *site web officiel Metro CPTM*, « Esquecido, projeto do trem-bala entre Rio e São Paulo volta a ser cogitado ». Mis en ligne le 03 décembre 2019, consulté le 12 août 2021. URL: <https://www.metrocptm.com.br/esquecido-projeto-do-trem-bala-entre-rio-e-sao-paulo-volta-a-ser-cogitado/>

des salles de danse, des salles pour les professeurs, des salles de bains, des salles pour le stockage des instruments, des studios pour les enregistrements, un auditorium pour les présentations et d'autres structures nécessaires à la viabilité du projet.

Cette proposition pourrait bénéficier d'un financement du secteur public, étant donné que la municipalité a déjà mis en place des actions similaires, telles que la reconversion de l'ancienne gare *Marítima da Gamboa* en un centre multisports gratuit pour les enfants et les adolescents.⁴⁷⁵

En ce qui concerne les environs immédiats du bâtiment, nous suggérons la création d'un parc, appelé *Praça Ferroviária* (Place Ferroviaire). Les quartiers du centre-ville de Rio de Janeiro, en général, manquent d'espaces de loisirs de qualité, notamment d'espaces verts. Le parc existant le plus significatif dans cette zone est le *Campo de Santana*, qui se trouve à environ 3 km de la gare, au sud de l'avenue Presidente Vargas. Ce facteur rend l'accès difficile, surtout pour la population vivant dans les collines Providência et Conceição, au nord de cette grande avenue.

Ainsi, nous nous sommes basés sur le projet du Parc du 26e centenaire⁴⁷⁶, pour proposer la valorisation des anciens chemins de fer qui existaient à côté de la gare *Leopoldina*, avec l'intention de faire la lumière sur la tentative d'extinction des chemins de fer brésiliens, qui a conduit à la perte de plusieurs exemples, comme la démolition de la gare Alfredo Maia, qui était située sur ce terrain.

La proposition de parc comprendrait des espaces verts, avec de la végétation indigène brésilienne, du mobilier permanent (bancs et tables), des zones de loisirs pour les enfants et une exposition sur l'histoire des chemins de fer dans l'État de Rio de Janeiro, utilisant des totems informatifs avec accès aux images par *QR Code* et l'exposition d'anciennes locomotives.

Notre dernière proposition consiste en une piste cyclable qui relie plusieurs points d'intérêt dans les quartiers de Saúde, Gamboa et Santo Cristo, servant à la fois d'itinéraire de loisirs et de moyen de transport pour la population locale. Nous avons étudié les pistes cyclables existantes construites par la mairie de Rio de Janeiro et nous avons constaté que ces itinéraires privilégient un parcours touristique, longeant les parties plates des quartiers portuaires, qui étaient la cible des travaux du *Porto Maravilha*⁴⁷⁷.

⁴⁷⁵ Site web officiel Prefeitura do Rio de Janeiro, « Vila Olímpica da Gamboa ». Consulté le 23 juillet 2021. URL: <http://www.rio.rj.gov.br/web/sme/exibeconteudo?id=6755983>

⁴⁷⁶ Site web officiel Mairie de Marseille, « Parc du 26e centenaire ». Consulté le 12 août 2021. URL : <https://www.marseille.fr/environnement/parcs-et-jardins/parc-du-26eme-centenaire>

⁴⁷⁷ Site web officiel Porto Maravilha, Rio de Janeiro, s.d. URL : <https://portomaravilha.com.br/ciclovias>

Cependant, le tracé créé par la mairie n'incluait pas plusieurs rues résidentielles et commerciales, qui nécessitaient des améliorations de l'infrastructure routière et présentaient des caractéristiques permettant l'implantation d'une piste cyclable sans compromettre la circulation des voitures, des piétons ou du commerce. Nous nous sommes donc basés sur la piste cyclable établie par la mairie de Rio de Janeiro pour créer un corridor culturel : il s'agit de l'utilisation de la structure existante et de la proposition d'améliorations du parcours (image 45).

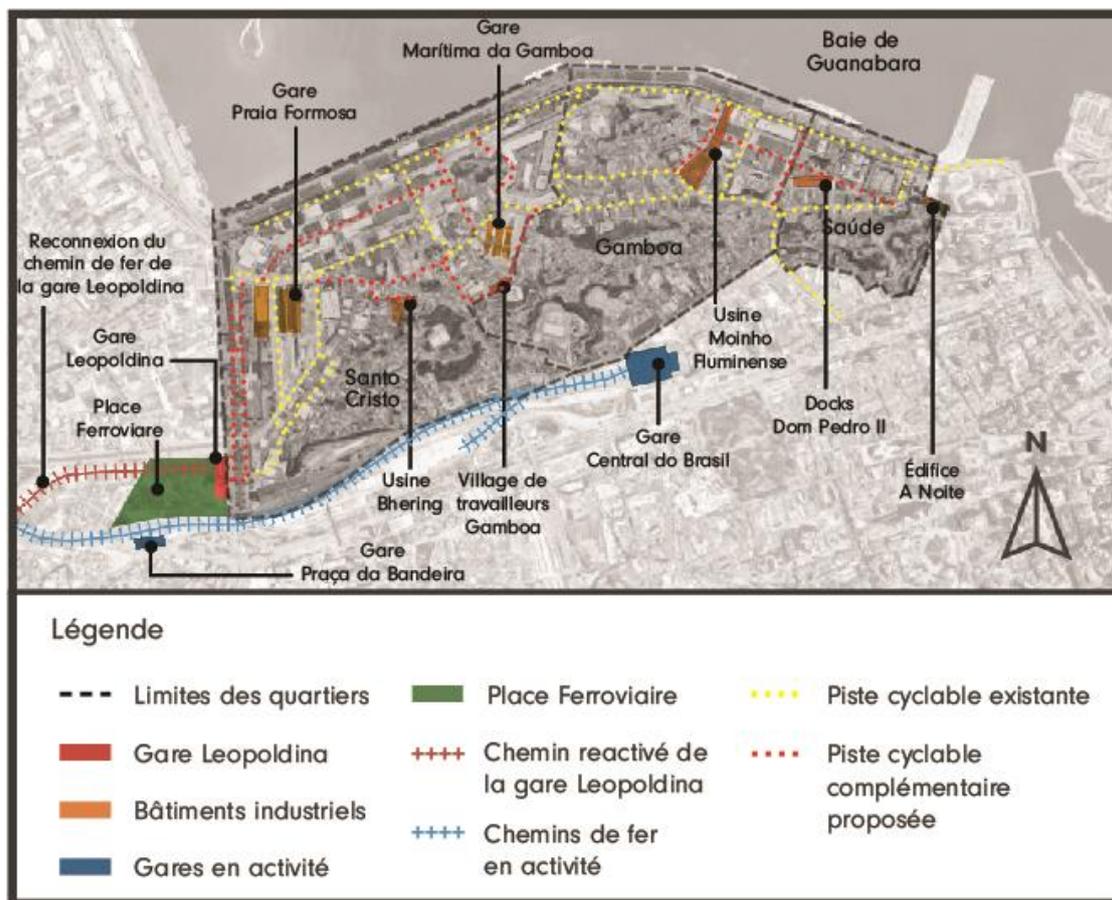


Image 45: Monique Silva, *Schéma de la piste cyclable du Porto Maravilha et de piste cyclable proposée, avec identification de la gare Leopoldina et d'autres bâtiments industriels*, 2021, basé sur la carte du Site web officiel Porto Maravilha, Rio de Janeiro, s.d. URL : <https://portomaravilha.com.br/cicloviarias>

Notre proposition a été conçue pour améliorer l'infrastructure urbaine des rues commerciales et résidentielles qui donnent accès aux collines Providência et Conceição. En outre, nous avons l'intention de connecter les pistes cyclables existantes, créant ainsi un itinéraire plus complet qui dessert les quartiers de manière plus homogène. Le nouveau réseau cyclable proposé servirait également d'itinéraire pour promouvoir le patrimoine industriel bâti de la ville de Rio de Janeiro.

Ce parcours comprendrait, dans un premier temps, des exemples du patrimoine industriel identifié tout au long de ce travail, dont certains ont déjà fait l'objet de travaux de requalification. Parmi eux, nous soulignons l'ancienne gare *Praia Formosa*, l'usine *Bhering*, l'ancienne gare *Marítima da Gamboa*, l'usine *Moinho Fluminense*, les docks *Dom Pedro II* et le bâtiment *A Noite*.

La piste cyclable commencerait à la Praça Ferroviária, et le nouvel itinéraire comprendrait l'axe de l'avenue Francisco Bicalho. Les pistes cyclables autour de l'ancienne gare de Praia Formosa seraient conservées et une nouvelle piste serait ajoutée à la rue Oreste, qui donne accès à l'usine *Bhering*. Cette rue, à son tour, n'est occupée que par l'usine et des bâtiments à usage résidentiel, elle serait donc libérée uniquement pour la circulation des piétons, afin d'améliorer la communication entre l'usine et les résidents. Il comprendrait également du mobilier urbain (bancs, tables et chaises), la plantation d'arbres, le nivellement de la chaussée, l'amélioration de l'éclairage et le transfert du réseau électrique aérien vers le réseau souterrain.

Nous proposons également une piste cyclable sur la rue Equador, qui recèle encore de précieux exemples d'architecture industrielle, tel que le bâtiment occupé par le *Studio Cais*⁴⁷⁸ (image 46). De ce point, la piste cyclable suivrait la rue Santo Cristo, qui, comme la rue Oreste, est principalement composée de bâtiments résidentiels de la période impériale.

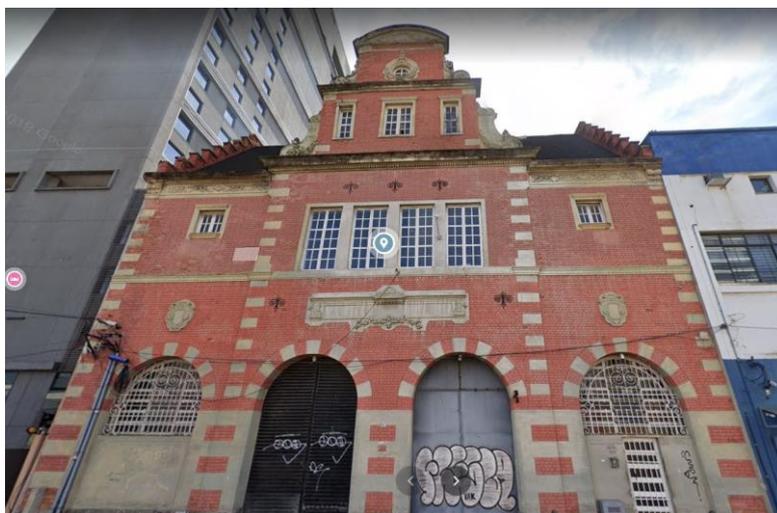


Image 46 : Google street view, *Bâtiment appartenant au studio de photographie Studio Cais*, 2019. Photographie, Google Street View, consulte le 18 août 2021.

⁴⁷⁸ Ce bâtiment, comme plusieurs autres existant dans les quartiers portuaires de Rio de Janeiro, n'a pas fait l'objet d'étude dans ce travail. Cependant, après une brève analyse de la typologie, de la morphologie et de la matérialité du bâtiment, nous comprenons qu'il s'agit également d'un bel exemple de l'architecture industrielle de Rio de Janeiro. Ainsi, dans un moment ultérieur, il est conseillé d'approfondir la connaissance de la zone afin d'identifier d'autres exemples d'architecture industrielle dans le port et de mieux les étudier.

La même idée a été appliquée à l'inclusion de la rue Waldemar Dutra et de la rue Barão da Gamboa. La première, présente encore la circonstance aggravante d'avoir reçu un viaduc, dont la partie inférieure est utilisée comme parking pour véhicules. Cette zone protégée du soleil pourrait recevoir, outre la piste cyclable, des équipements de permanence et de loisirs, pour pratiquer des exercices physiques, des bancs et des tables, ou même être utilisée sporadiquement comme marché de rue. En ce qui concerne la rue Barão da Gamboa, le village ouvrier de *Gamboa* (image 47) y a été construit⁴⁷⁹ et représente un point de repère de l'architecture moderniste et industrielle brésilienne. En outre, cette rue résidentielle donne accès à l'ancienne gare *Marítima da Gamboa*.

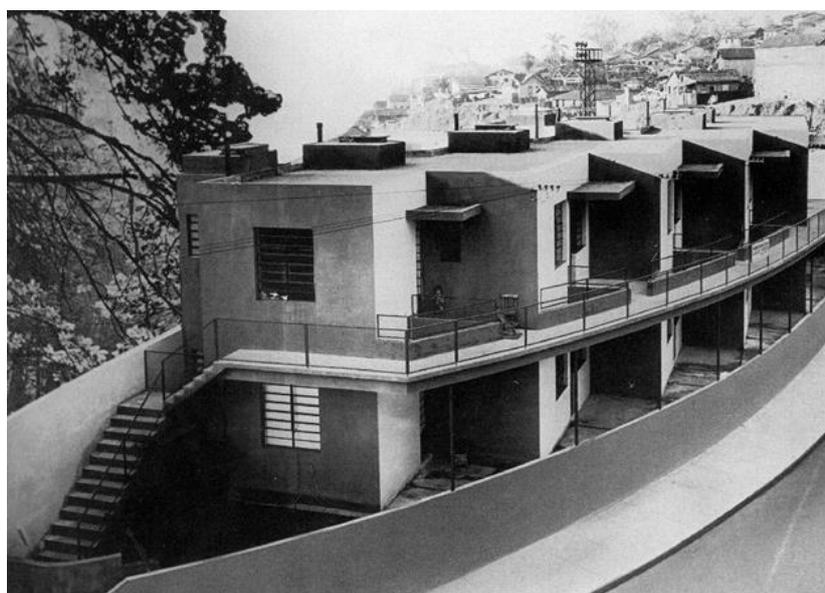


Image 47: Auteur inconnu, *Village ouvrier da Gamboa*, s.d. Site web officiel Enciclopédia Itaú Cultural de Arte e Cultura Brasileira, « Vila Operária da Gamboa ». Consulté le 18 août 2021. URL: <http://enciclopedia.itaucultural.org.br/obra35657/vila-operaria-da-gamboa-rio-de-janeiro>

En suivant les mêmes critères d'inclusion des itinéraires de valorisation du patrimoine industriel, nous proposons des pistes cyclables sur la rue Antonio Lage (qui passe devant l'ensemble des bâtiments de l'ancienne usine Moinho Fluminense ; sur l'avenue Venezuela, par laquelle passait une ancienne voie ferrée appartenant au chemin de fer *Dom Pedro II* ; et sur l'avenue Barão de Tefé, qui passe devant le Quai du *Valongo* et

⁴⁷⁹ Conclu en 1933, le village ouvrier de Gamboa a été conçu par l'architecte brésilien Lúcio Costa (1902-1988), responsable du plan d'urbanisme de Brasília et ancien directeur de l'*Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional* et par l'architecte russe Gregório Warchavchik (1896-1972), auteur de la première maison moderniste au Brésil. Muchinelli Lívia Ribeiro et Santos Teresa Brito dos, « Dilemas da Conservação da Vila Operária da Gamboa no Rio de Janeiro: Proposta de intervenção física com a participação comunitária », *Docomomo*. Consulté le 18 août 2021. URL: <https://docomomo.org.br/wp-content/uploads/2016/01/094.pdf>

l'ancien dock *Dom Pedro II*. De ce point, la piste cyclable se poursuivrait jusqu'à la *Praça Mauá*, où elle se terminerait devant le bâtiment *A Noite*. Il est également prévu de créer des totems d'information devant chaque bâtiment, ainsi que des espaces pour le stationnement des vélos, des tours avec wifi, recharge de téléphone et des fontaines d'eau potable.

Comme nous l'avons déjà mentionné, nous sommes conscients que les interventions urbaines à l'échelle du quartier nécessitent des études et des développements de projets longs et détaillés, en collaboration avec la population locale, afin de comprendre en profondeur leurs besoins. Compte tenu de la dynamique d'une ville comme Rio de Janeiro, nous devrions également souligner qu'un suivi continu serait nécessaire pour comprendre les changements d'utilisation dans la zone, la localisation de tous les bâtiments vides et sous-utilisés ainsi que les nouvelles constructions.

Les propositions exposées ici ne servent qu'à illustrer les diverses potentialités des anciennes zones portuaires de Rio de Janeiro et la manière dont le patrimoine industriel peut être utilisé comme vecteur de requalification urbaine. Ainsi, notre objectif était de développer des propositions sensibles à la réalité de la ville et de sa population, en particulier les personnes à faibles revenus, qui étaient soumises à des tentatives continues d'expulsion de la partie centrale de Rio de Janeiro.

Nous avons également cherché à valoriser le patrimoine industriel à travers des stratégies qui vont au-delà des initiatives de protection du patrimoine, car, comme nous l'avons vu, seule la protection par la législation ne garantit pas la sauvegarde des vestiges de la période industrielle. Les bâtiments inclus dans ce travail en tant que points d'intérêt de l'itinéraire proposé, racontent l'histoire du développement industriel de la ville depuis le XVIII^e siècle et sont des témoignages importants du développement technologique, économique, architectural et urbain de Rio de Janeiro. Cependant, ils ne représentent pas en totalité les vestiges existants dans les quartiers Saúde, Gamboa et Santo Cristo, il ne s'agissait que de spécimens qui avaient déjà fait l'objet d'une étude lors de notre précédent parcours académique et lors du master Techniques, Patrimoine, Territoire de l'Industrie.

Conclusion

Les changements économiques, politiques, culturels et techniques concernant le patrimoine industriel, qui ont été étudiés tout au long de ce travail, nous ont montré comment l'objet architectural est inséparable des contextes dans lesquels il s'insère, qu'ils soient physiques ou immatériels. Lorsque nous avons étudié la gare *Leopoldina*, nous avons dû relever le défi d'élargir notre regard au-delà du bâtiment, en incluant également le site dans lequel il est situé, ainsi que la population qui y vit.

Nous comprenons que le patrimoine industriel est le résultat et l'aboutissement de la construction des mémoires, qui nécessitent une participation collective, puisque différents témoignages et sources sont essentiels pour la formation et la compréhension des temps passés. C'est-à-dire que l'objet est à la fois une conséquence des contextes temporels et spatiaux qui l'ont créé, et un agent présent dans la dynamique qui a succédé à ces périodes. Tels que pour les autres bâtiments historiques, en ce qui concerne la gare *Leopoldina*, ces valeurs s'étendent jusqu'au moment présent, où la gare est encore désactivée, mais continue de participer à la dynamique de la ville, de son paysage et de ses habitants.

La trajectoire de la conception de la gare Leopoldina est directement liée à la mise en place du système ferroviaire au Brésil, étant donné que les premiers investissements réalisés dans le pays visaient à relier les régions productrices de café à la capitale de la cour portugaise, située à la partie centrale de ce que nous connaissons aujourd'hui comme la ville de Rio de Janeiro.

Le *Caminho de Ferro Leopoldina*, société responsable de la construction de la gare *Barão de Mauá*, n'a été inauguré qu'en 1874, 20 ans après le premier chemin de fer brésilien. Comme nous l'avons vu, la politique d'expansion de cette entreprise, basée sur l'incorporation de sociétés existantes, a conduit la compagnie *Leopoldina* à faire face à des crises économiques et administratives successives. En outre, des facteurs externes tels que la Première Guerre Mondiale et la crise politique de la Première République au Brésil ont eu une incidence directe sur les retards dans la construction de la gare.

Comme nous l'avons vu, les ruptures, les reconnections et la résistance étaient des questions récurrentes dans la vie et l'histoire de la population qui occupait (et occupe toujours) les quartiers portuaires, bien que de la gare *Leopoldina*. Les mêmes initiatives créatives ont également été destructrices. Ainsi, nous pouvons identifier trois moments clés dans la trajectoire de la station Leopoldina et de ses environs : le premier, au début du XXe siècle, lorsque le port a été agrandi et modernisé, les eaux de la baie de Guanabara

ont été placées à des kilomètres de la côte d'origine, ce qui a rendu non viables des activités économiques rudimentaires comme la pêche, pour faire place à des activités économiques à grande échelle liées aux usines qui ont été implantées dans la région.

Contrairement à ce qui se passe habituellement lors de la mise en œuvre de systèmes ferroviaires et, par conséquent, de la construction de gares, ce n'est pas la gare *Leopoldina* et son réseau ferroviaire qui ont déterminé la morphologie du site où le système a été inséré. En fait, la construction de la gare, dans la zone centrale de Rio de Janeiro, n'a été possible qu'après les travaux de modernisation du port, réalisés entre 1906 et 1910. Ainsi, la gare a été adaptée au site, répondant à une demande qui existait depuis 1898.

Le deuxième moment, se situe à partir des années 1950, lorsque le système routier a été massivement mis en place. Par conséquent, les quartiers portuaires ont été isolés par la création de grandes avenues, comme l'Avenida Presidente Vargas. En outre, une partie considérable du réseau ferroviaire a été éliminée et les activités industrielles ont été déplacées à la périphérie de la ville.

Même après avoir résisté à la tentative initiale d'extinction des chemins de fer, la gare *Leopoldina* a été fermée en 2004, sous l'administration de l'entreprise *SuperVia*, en raison du manque d'intérêt du pouvoir public et du capital privé pour le maintien du système ferroviaire brésilien.

Le troisième moment, s'est produit au début des années 2000, lorsque des mesures ont été mises en place pour embellir et gentrifier le port, en expulsant les habitants et en détruisant des vestiges du passé industriel. Le bâtiment de l'ancienne gare était alors soumis à la fois à des usages inappropriés à sa matérialité et à sa morphologie, et à l'abandon. Les interventions dans les environs ont cependant fait abstraction de la gare, qui, malgré toutes les improbabilités, a pu servir d'alliée à son existence.

Ainsi, dans ce jeu d'action et de conséquence, il ne restait que des vestiges mémoriels et matériels. Les relations de la population avec le lieu ont résisté aux changements et aux tentatives d'expulsion. Les bâtiments, tels que la gare *Leopoldina*, ont résisté au temps et à l'abandon.

Les changements physiques auxquels la station a été soumise n'ont pas modifié son caractère physique de manière grave. En fait, le manque d'utilisation a été le principal facteur aggravant, ce qui a abouti à son état de conservation précaire actuel. Lorsque nous avons suivi le processus complet de la construction de la gare *Leopoldina* jusqu'à son état actuel, nous nous sommes rendu compte qu'il s'agissait d'une histoire troublée, tant pour des questions économiques, administratives que politiques. Ces questions sont toujours un problème pour la gare, qui est encore désactivée en raison de conflits administratifs

entre l'entreprise *SuperVia* et le gouvernement fédéral. Ces conflits ont affecté même la recherche développée dans ce travail, car ils ont rendu impossible l'accès à divers documents historiques, iconographiques et écrits.

Malgré tous ces problèmes, la gare a été reconnue comme un patrimoine bâti, tant au niveau municipal que fédéral. Cependant, comme nous l'avons vu, le Brésil a encore un long chemin à parcourir en termes de recherche, de documentation et de promotion de l'histoire ferroviaire et de l'éducation patrimonial. La plupart des recherches sont menées au sein des universités, de manière spontanée ou par les institutions gouvernementales de protection du patrimoine. Même si l'*Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional* (Institut du Patrimoine Historique et Artistique National) s'efforce de protéger les structures restantes des premiers jours des chemins de fer brésiliens, les outils utilisés, comme le *tombamento*, n'empêchent pas la détérioration et la perte de ces témoignages, soit par manque de conservation, soit par des interventions indues.

Pour ces raisons, il est évident l'importance des initiatives qui vont au-delà des questions législatives et qui incluent des échelles et des acteurs différents, afin de sauvegarder efficacement le patrimoine bâti. En présentant des cas de requalification de gares au Brésil et dans des pays européens, nous cherchons à identifier des stratégies de conception qui ont pris en compte les valeurs patrimoniales, historiques, économiques, sociales et culturelles des vestiges du système ferroviaire.

Les exemples présentés dans ce travail prouvent la pluralité des interventions possibles auxquelles une ancienne gare peut être adaptée. Chaque bâtiment, quel que soit son usage d'origine, possède ses propres caractéristiques spatiales, matérielles, technologiques et morphologiques, qui servent à orienter les interventions auxquelles il peut être soumis.

La pertinence d'une étude approfondie de ces caractéristiques, ainsi que des aspects historiques et mémoriels relatifs au bien, est essentielle pour l'élaboration de bonnes propositions d'intervention. Tous ces facteurs, ainsi que les exigences de la vie quotidienne et de la population locale, nous permettent d'élaborer des propositions de réhabilitation et de réutilisation conformément à la vocation des bâtiments historiques.

En ce sens, les propositions de requalification architecturale et urbaine développées dans ce travail avaient pour but, d'une part, de critiquer les méthodologies adoptées par le gouvernement brésilien en matière de sauvegarde du patrimoine et les projets de requalification urbaine mis en pratique dans la zone portuaire de Rio de Janeiro, et d'autre part, d'exemplifier la richesse des possibilités entourant la requalification du patrimoine, dans le respect de la mémoire et de la matérialité.

De cette façon, en proposant la réactivation du trafic de passagers à la gare *Leopoldina*, nous alertons sur la nécessité d'améliorer le système de transport au Brésil, en nous concentrant sur la ville de Rio de Janeiro. Nous critiquons, également, les initiatives visant à éteindre le système ferroviaire brésilien, qui ont généré des coûts élevés d'investissement dans les autoroutes, dont le système, né surchargé, ne répond toujours pas aux demandes et contribue à l'intensification des problèmes environnementaux.

En ce que concerne à la proposition de réutiliser la gare pour les loisirs, la culture et l'éducation. D'une part, nous critiquons les tentatives d'expulsion de la population locale ; d'autre part, nous voulons renforcer les relations entre la gare et les habitants de la région, en favorisant leur permanence par le biais d'activités telles que des cours de danse et de musique.

En proposant le centre de recherche sur le patrimoine industriel, nous critiquons le manque de mobilisation de la communauté académique et du gouvernement concernant l'approfondissement des méthodologies et des recherches sur le patrimoine industriel de Rio de Janeiro, qui se traduit par la perte constante de machines, de exemplaires architecturaux et même de techniques et de sites. En outre, cette proposition est également une alternative aux mesures constantes de muséalisation mises en pratique dans les bâtiments historiques.

La création d'un itinéraire culturel à vélo dans les quartiers portuaires est née, à son tour, des mêmes intentions que celles mentionnées ci-dessus, qui comprennent également la préoccupation pour la qualité de vie de la population locale, la sauvegarde et la promotion de la mémoire industrielle et la lutte contre les modèles de requalification urbaine axés sur le tourisme et guidés par la gentrification.

Finalement, ce travail parle de l'amour pour la ville, pour son histoire, pour sa mémoire et pour ses habitants. Il s'agit d'une tentative de montrer la richesse et l'importance du patrimoine industriel de Rio de Janeiro, ainsi que la viabilité d'une voie durable pour sa sauvegarde et sa continuité pour les générations futures.

BIBLIOGRAPHIE

Abreu Maurício de Almeida, *A Evolução Urbana do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, IPP, 2006.

Antunes Deoclécio de Paranhas, *Estudos de História Carioca*, Rio de Janeiro, Prefeitura do Distrito Federal / Secretaria Geral de Educação e Cultura, 1965.

Askar Rand et Bragança Luiz, *site web officiel Edifícios e Energia*, « Economia circular no setor da construção: os edifícios como bancos de materiais ». Mis en ligne le 13 décembre 2019, consulté le 09 août 2021. URL: <https://edificioseenergia.pt/noticias/economia-circular-construcao1312/>

Azevedo Aroldo de, *Cochranes do Brasil: A vida e a obra de Thomas Cochrane e Agnacio Cochrane*, São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1965. Consulté le 22 avril 2021. URL: <https://bdor.sibi.ufrj.br/bitstream/doc/377/3/326%20PDF%20-%20OCR%20-%20RED.pdf>

Azevedo Augusto César de Miranda, « Frederico Fomm », *Almanach Litterario de São Paulo para o anno de 1880*, 1983, p.81-93. Consulté le 27 mars 2021. URL: <https://digital.bbm.usp.br/handle/bbm/2086>

Azevedo Paulo Ormino de, « Alexander S. Buddeüs: A passagem do cometa pela Bahia », *Vitruvius*, n° 081.01, 2007. Mis en ligne le 07 février 2007, consulté le 15 avril 2021. URL : <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.081/268>

Balhim Renato, « Reabilitação de áreas urbanas e centrais », *Desafios do Desenvolvimento, Revista de informações e debates do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada*, année 5, n° 46, 2008. Mis en ligne le 08 octobre 2008, consulté le 21 juillet 2021. URL: http://desafios.ipea.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=998:catid=28&Itemid=23

Barbosa Pedro Henrique Batista, « As Tarifas Alves Branco: entre o protecionismo e a preocupação fiscal », *Em Tempo de Histórias*, n° 24, 2014. Consulté le 03 avril 2021. URL: <https://periodicos.unb.br/index.php/emtempos/article/view/14826/13147>

Bartholomeu Matheus Cavalcanti, « Desenvolvimentos geográficos desiguais no eixo de urbanização Rio de Janeiro (RJ) – Juiz de Fora (MG): técnica e transformações espaciais entre 1861 e 1980 », *mémoire de géographie*, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, 2016, 333 p.

Bechimol Jaime Larry, *Pereira Passos – um Haussmann tropical: as transformações urbanas na cidade do Rio de Janeiro no início do século XX*, Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1992.

Belisário Adriano, *Site web officiel Publica: Agência de Jornalismo Investigativo*, « A outra história do Porto Maravilha ». Mis en ligne le 09 août 2016, consulté le 21 juillet

2021. URL : <https://apublica.org/2016/08/a-outra-historia-do-porto-maravilha/>

Bernardes Lysia Maria Cavalcanti, « Evolução da paisagem urbana do Rio de Janeiro até o início do século XX », *Revista Brasileira de Geografia*, n° 3, 1961, p. 496.

Bonduki Nabil, « Intervenções urbanas na recuperação de centros históricos », rapport réalisé pour le Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Programa Monumenta, 2012, 378 p. URL: http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/ColArq3_Intervencoes_Urbanas_na_Recuperacao_de_Centros_Historicos_m.pdf

Bordenave Geisa, « A “Antiga Fábrica da Bhering” e o Projeto de “Revitalização” da Zona Portuária do Rio de Janeiro », *Intratextos*, vol. 9, n° 1, 2018, p.47-62. Consulté le 23 juillet 2021. URL: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/intratextos/article/view/34057>

Brandi Cesare, *Teoria da restauração*, trad. Beatriz Mugayar Khül, São Paulo, Ateliê Editorial, 2005 (1963).

Calógeras João Padiá, *O Marquez de Barbacena*, São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1936. Consulté le 26 mars 2021.

Cardoso André Luiz Rocha, « Usos, Preservação e Patrimonialização das Estações Ferroviárias de Pernambuco », mémoire de master en histoire social de la culture régional, Universidade Federal Rural de Pernambuco, 2021, 142 p. Consulté le 11 août 2021. URL: <http://pgh.ufrpe.br/sites/default/files/testes-dissertacoes/Usos%20preserva%C3%A7%C3%A3o%20e%20patrimonializa%C3%A7%C3%A3o%20das%20esta%C3%A7%C3%B5es%20ferrovi%C3%A1rias%20de%20Pernambuco.pdf>

Cardoso de Matos Ana et Lourencetti Fernanda de Lima, « Dos Reusos do Patrimônio Ferroviário às Estratégias da sua Integração na Paisagem Urbana », présenté à l’Actas VII Congreso sobre Conservación del Patrimonio Industrial y de la Obra Pública en España, p. 256-262, 2017. Consulté le 09 août 2021. URL: https://dspace.uevora.pt/rdpc/bitstream/10174/21247/1/Artigo_Dos%20Reusos%20do%20Patrim%C3%B3nio%20Ferrovi%C3%A1rio%20%20e%20Estrat%C3%A9gias%20da%20sua%20Integra%C3%A7%C3%A3o%20na%20Paisagem%20Urbana.pdf

Cardoso de Matos Ana et Lourencetti Fernande de Lima, « Reusing railway infrastructures in the spirit of circular theory. A contribution to na operational concept », *Vitruvio – International Journal of Architecture, Technology and Sustainability*, n° 6, 2021. Consulté le 10 août 2021. URL : <https://riunet.upv.es/bitstream/handle/10251/168830/Cardoso?sequence=1>

Cardoso Elizabeth Dezouart, Vaz Lilian Fessler, Albernaz Maria Paula, Aizen Mario et Pechman Roberto Moses, *História dos Bairros: Saúde, Gamboa, Santo Cristo*, João Fortes Engenharia et Editora Index, Rio de Janeiro, 1987.

Carvalho Marieta Pinheiro de, « A corte no Brasil: Abertura dos Portos », *Arquivo Nacional e a História Luso-Brasileira*, 2018. Mis en ligne le 04 juin 2018, consulté le 12 avril 2021. URL: http://historialuso.an.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=5223&It

Castriota Leonardo, Araújo Guilherme Maciel, Cardozo Kelly, Sousa Vilmar Pereira de, « PAC Cidades Históricas: oportunidade para a conservação integrada? », *Locus*, n 16(2), p. 93-118, 2011.

Cechin José, « A Construção das Ferrovias no Brasil do Século XIX », mémoire de master en philosophie et sciences humaines, Universidade Estadual de Campinas, 1978, 130 p. Consulté le 03 avril 2021. URL: http://repositorio.unicamp.br/jspui/bitstream/REPOSIP/281682/1/Cechin_Jose_M.pdf

Choay Françoise, *A Alegoria do Patrimônio*, traduction Luciano Vieira Machado, São Paulo, Editora UNESP, 2017.

Colin Silvio, « O Cinema Metro Passeio », *Site web officiel Coisas da Arquitetura*, 2010. Mis en ligne le 16 juin 2010, consulté le 12 avril 2021. URL : <https://coisasdaarquitetura.wordpress.com/2010/06/14/o-cinema-metro-passeio/>

Compans Rosa, « Parceria Público-Privado na Renovação Urbana da Zona Portuária do Rio de Janeiro », *Cadernos IPPUR*, année 12, n° 1, 1998, p. 79-105.

Condurus Roberto, « Entre histórias e mitos: uma revisão do neocolonial », *Vitruvius*, n° 093.01, 2009. Mis en ligne en septembre 2009, consulté le 21 juin 2021. URL : <https://vitruvius.com.br/revistas/read/resenhasonline/08.093/3025>

Correia Telma de Barros, « Art Déco e Indústria: Brasil, décadas de 1930 e 1940 », *Anais do Museu Paulista*, vol. 16, n° 2, 2008, p. 47-104. Mis en ligne le 10 février 2009, consulté le 21 juin 2021. URL : <https://www.scielo.br/j/anaismp/a/SsJfyGqyLKdZYJn8Rg49Xx/?lang=pt>

Costa Carla, *Cronologia Resumida da Guerra de Canudos*, Museu da República, IBRAM, Ministério da Cultural, 2017.

Czajkowski Jorge, *Guia da Arquitetura Colonial, Neoclássica e Romântica no Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, Casa da Palavra, 2000.

Dourado Odete, « Apresentação », In Viollet le Duc, Eugène Emmanuel, *Restauro*, 1996, (1854-1868).

Earp Fabio Sá, Kornis George, « O desenvolvimento econômico sob Getúlio Vargas », in *Getúlio Vargas e seu tempo*, Rio de Janeiro, Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, 2004, p. 29-35. Consulté le 4 avril 2021. URL: https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/11914/2/F%C3%A1bio%20S%C3%A1%20Earp%20e%20George%20Kornis%20-%20O%20desenvolvimento%20econ%C3%B4mico%20sob%20Getulio%20Vargas_P.pdf

Hewitt Mark Alan, *site web officiel Archdaily*, « Por que o reuso de edifícios existentes pode (e deve) ser o principal foco dos arquitetos ». Mis en ligne le 27 janvier 2019, consulté le 09 août 2021. URL : <https://www.archdaily.com.br/br/910021/por-que-o-reuso-de-edificios-existent-pode-e-deve-ser-o-principal-foco-dos-arquitetos>

Hudson Kenneth, *Wha tis Industrial Archaeology?*, Routledge, 1963.

Faleiros Rogério Naques et Nunes Ivanil, « A partir da Defesa Permanente: o Serviço de Defesa do Café do Espírito Santo entre 1927 e 1930 », présenté au Anais do 41° Encontro Nacional de Economia da ANPEC, Foz do Iguaçu, 2013. Consulté le 15 juin 2021. URL: https://www.anpec.org.br/encontro/2013/files_I/i3-eb700feed1ee881abfe688a84513b4ad.pdf

Faria Alberto de, *Mauá: Irineo Evangelista de Souza, Barão e Visconde de Mauá: 1813-1889*, São Paulo, Cia. Ed. Nacional, 1933.

Fernandes Ana Veronica Cook et Baeta Rodrigo Espinha, « A questão do uso e do reuso e alguns juízos teórico-críticos sobre o restauro », *Vitruvius*, n° 246.07, 2020. Mis en ligne le 21 novembre 2020, consulté le 10 août 2021. URL : <https://vitruvius.com.br/index.php/revistas/read/arquitextos/21.246/7958>

Fernandes Nelson da Nóbrega, « Capitalismo e morfologia urbana na longa duração: Rio de Janeiro (século XVIII-XXI) », *Scripta Nova, Revista Electronica de Geografia y Ciencias Sociales*, 7 vol., n° 270(56), 2008. Consulté le 14 avril 2021. URL: [http://www.ub.edu/geocrit/-xcol/144.htm#:~:text=Capitalismo%20e%20morfologia%20urbana%20na,Janeiro%20\(s%20C3%A9culo%20XVIII%20DXXI\)&text=No%20pensamento%20sobre%20a%20cidade,da%20Europa%20e%20dos%20EUA.](http://www.ub.edu/geocrit/-xcol/144.htm#:~:text=Capitalismo%20e%20morfologia%20urbana%20na,Janeiro%20(s%20C3%A9culo%20XVIII%20DXXI)&text=No%20pensamento%20sobre%20a%20cidade,da%20Europa%20e%20dos%20EUA.)

Fernandes Nelson da Nóbrega, *O Rapto Ideológico da Categoria Subúrbio: Rio de Janeiro 1858-1945*, Rio de Janeiro, Apicuri, 2011.

Fonseca Ignácio José, Galcerán Virginia, « Manifestaciones compositivas de la formación Beaux Arts en la diversidad programática materializada por los arquitectos de la Elite en la Provincia de Buenos Aires : 1880-1930 », présenté au Congreso Internacional Beaux-Arts arquitectura en América Latina: 1870-1930, 2019. URL: http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/83863/Documento_completo.pdf?sequence=1

Fontana Giovanni Luigi, « Patrimoine Industriel et Developpement Locale », notes de classe, Università Degli Studi di Padova, Master Techiques, Patrimoine, Territoire de l'Industrie. De 03 avril. 2020 à 15 juin 2020.

Frampton Keneth, *História Crítica da Arquitetura*, São Paulo, Martins Fontes, 2003.

Fridman Fania, Araújo Ana Paula Silva de, Daibert André Barcelos Damasceno, « Políticas de Preservação do Patrimônio Histórico no Brasil. Três Estudos de Caso (1973-2016) », *Revista Brasileira de Estudos Urbanos*, 21 vol., n 3, p. 621-638, 2019. Consulté le 06 août 2021. URL: <https://rbeur.anpur.org.br/rbeur/article/view/6034>

Gabler Louise, « Estrada de Ferro D. Pedro II », *Arquivo Nacional, Memória da Administração Pública Brasileira*, 2016. Mis en ligne le 11 novembre 2016, consulté le 27 mars 2021. URL : <http://mapa.an.gov.br/index.php/menu-de-categorias-2/317-estrada-de-ferro-d-pedro-ii>

Ganns Cláudio, *A Trajetória de um Pioneiro : Autobiografia Visconde de Mauá*, Brasília, Conselho Editorial do Senado Federal, 2011. Consulté le 03 avril 2021. URL:

<https://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/562751>

Gerson Brasil, *História das Ruas do Rio*, Rio de Janeiro, Bem-te-vi, 2015.

Gianella Letícia de Carvalho, « A produção histórica do espaço portuário da cidade do Rio de Janeiro e o projeto Porto Maravilha », *Espaço e Economia: Revista Brasileira de Geografia Econômica*, ano II, n° 3, 2013, 16 p. Mis en ligne le 19 décembre 2013, consulté le 20 juillet 2021. URL: <https://journals.openedition.org/espacoeconomia/445#tocto1n1>

Giovannoni Gustavo, *Gustavo Giovannoni: textos escolhidos*, Cotia, Ateliê Editorial, 2013.

Glass Ruth, *London: Aspects of Change*, London, MacGibbon & Kee, 1964.

Guimarães Roberta Sampaio, « A produção do “patrimônio revitalizado” pelo Porto Maravilha: categorizações e gestões de uso em uma rua comercial », *Revista Antropolítica*, n° 47, 2019, p. 277-306. Consulté le 23 juillet 2021. URL: <file:///C:/Users/archm/Downloads/41947-Texto%20do%20Artigo-139998-1-10-20200127.pdf>

Hoofbauer Daniela, Pessoa Gláucia Tomaz de Aquino, « André Gustavo Paulo de Frontin », *Arquivo Nacional, Memória da Administração Pública Brasileira*, 2020. Mis en ligne le 06 août 2020, consulté le 28 mars 2021. URL <http://mapa.an.gov.br/index.php/publicacoes2/70-biografias/828-andre-gustavo-paulo-de-frontin-2>

Herzner-Kaiser Dagmar, *Site web officiel Architektenlexikon*, « Oskar Laske Sr. ». Mis en ligne le 01 novembre 2005, consulté le 16 avril 2021. URL : <http://www.architektenlexikon.at/de/351.htm>

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, « Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário », rapport réalisé en 2010, 88 p. Consulté le 05 août 2021. URL: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Manual_tecnico_patrimonio_ferrov_iario.pdf

Izaga Fabiana, « Os infortúnios da Perimetral e as aspirações das vias urbanas na novas dinâmicas territoriais do Rio de Janeiro pós grandes eventos », travail présenté au XVII *ENANPUR*, São Paulo, 2017.

Kühl Beatriz Mugayar, *Preservação do Patimônio Arquitetônico da Industrialização : Problemas Teóricos de Restauro*, Cotia, Ateliê Editorial, 2008.

Khül Beatriz Mugayar, *site web officiel AECweb*, « A arquitetura da estação da Luz ». Consulté le 10 août 2021. URL: https://www.aecweb.com.br/cont/a/a-arquitetura-da-estacao-da-luz_12819

Lage Raquel Rodrigues, « A Construção Pesada Brasileira », thèse de géographie humaine, Universidade de São Paulo, 2017, 407 p.

Lamarão Sérgio Tadeu de Niemeyer, *Dos Trapiches ao Porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, Secretaria Municipal das Culturas,

Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 2006. Consulté le 11 avril 2021. URL: http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4204210/4101392/trapiches_porto.pdf

Lamounier Maria Lúcia, *Ferrovias e mercado de trabalho no Brasil do século XIX*, São Paulo, Edusp, 2012.

Le Corbusier, *Por uma arquitetura*, São Paulo, Perspectiva, 2011.

Lopes Raimundo Helio, « Sodré, Feliciano », *FGV CPDOC*, s.d. Consulté le 15 juin 2021. URL: <http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/SODR%C3%89,%20Feliciano.pdf>

Lopes Raimundo Helio, « Veiga, Raul », *FGV CPDOC*, s.d. Consulté le 15 juin 2021. URL: <http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/VEIGA,%20Raul.pdf>

Loss Adolf, *Ornamento e Crime*, traduction Lino Marques, Lisboa, Cotovia, 2006.

Marchant Anyda, *Viscount Mauá and the Empire of Brazil: A Biography of Irineu Evangelista de Sousa (1813-1889)*, Berkeley, University of California Press, 1965.

Martins Fernanda Santa Roza Ayala « Terra, trabalho e projetos de nação: o serviço de proteção ao índio e localização do trabalhador nacional no maranhão (1910-1918) », présenté dans le *VII Simpósio Nacional Estado e Poder*, Núcleo de Pesquisa em História, Cidade e Trabalho, Uberlândia, 2012. Consulté le 29 mars 2021. URL: <https://www.historia.uff.br/estadoepoder/7snep/docs/064.pdf>

Masao Kamita João, « A nova Praça Mauá », *Vitruvius*, n°187.02, 2015. Mis en ligne le 16 décembre 2015, consulté le 13 janvier 2021. URL : vitruvius.com.br/index.php/revistas/read/arquitextos/16.187/5885

Matos Lucina Ferreira, « Memória ferroviária: da mobilização popular à política pública do patrimônio », thèse d'histoire, politique et biens culturels, Fundação Getúlio Vargas, 2015, 200 p. Consulté le 5 juillet 2021. URL: https://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/15659/MATOS-Lucina_Memoria%20Ferroviaria%20da%20mobilizacao%20social%20a%20poli%20%20%20%20tica%20publica.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Matos Lucina Ferreira, « Memória nos trilhos: o patrimônio ferroviário e sua contribuição às práticas preservacionistas brasileiras na década de 1980 », *Anais do Museu Paulista*, vol. 28, 2020, p. 01-20. Mis en ligne le 14 décembre 2020, consulté le 05 juillet 2021. URL :

<https://www.scielo.br/j/anaismp/a/pgHyv6Hzqcf9nwYhs8FKtLM/?format=pdf&lang=pt>

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, « Lei n° 11.483, de 31 de maio de 2007 », Câmara dos Deputados, Centro de Documentação e Informação, consulté le 25 janvier 2019. URL: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Lei_11483_maio_2007.pdf

Mayer Jorge Miguel, *site web officiel Faculdade Getúlio Vargas, CPDOC*, « Jose Pires do Rio ». Consulté le 30 mars 2021. URL : <http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/jose-pires-do-rio>

Melin Mauro, « Artur Bernardes », *FGV CPDOC, Atlas Histórico do Brasil*. Consulté le 15 juin 2021. URL: <https://atlas.fgv.br/verbetes/artur-bernardes>

Méndez Patricia, *Reencuentro con la arquitectura del siglo XX*, Buenos Aires, Cedodal, 2006.

Mesquita Cláudia, « Sampaio, Carlos », *FGV CPDOC*, s.d. Consulté le 15 juin 2021. URL: <https://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/SAMPAIO,%20Carlos.pdf>

Monteiro Assumpção Arlete, « Um estudo sobre os imigrantes ao longo da The São Paulo Railway », présenté à la XXI^e réunion annuelle de l'ANPOCS, 1997. Consulté le 27 mars 2021. URL: <https://www.anpocs.com/index.php/encontros/papers/21-encontro-anual-da-anpocs/st-3/st12-2/5287-arletemonteiro-os-imigrantes/file>

Moreira Susanna, *site web officiel Archdaily*, « O que é reuso adaptativo ». Mis en ligne le 21 octobre 2019, consulté le 10 août 2021. URL : <https://www.archdaily.com.br/br/926724/o-que-e-reuso-adaptativo>

¹ *Site web officiel ESPON*, « Reuse of spaces and buildings ». Mis en ligne le 19 mai 2020, consulté le 10 août 2021. URL : <https://www.espon.eu/reuse-spaces-and-buildings>

Moreira Susanna, *site web officiel Archdaily*, « Reuso adaptativo: 4 exemplos de como intervir no patrimônio arquitetônico ». Mis en ligne le 24 février 2020, consulté le 10 août 2021. URL : https://www.archdaily.com.br/br/931372/reuso-adaptativo-4-exemplos-de-como-intervir-no-patrimonio-arquitetonico#_=_

Nascimento Bruno Pereira do, « Gentrificação na Zona Portuária do Rio de Janeiro: Deslocamentos Habitacionais e Hiper Precificação da Terra Urbana », *Caderno Prudentino de Geografia*, vol. 1, n° 41, 2019, p. 45-64. Consulté le 20 juillet 2021. URL: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/cpg/article/view/5716>

Negro Antonio Luigi et Brito Jonas, « A Primeira República muito além do café com leite », *Topoi*, 4 vol., n° 26, 2013, p. 197-201.

Netto Marcos Mergarejo et Diniz Alexandre M. A., « A Formação Geohistórica da Zona da Mata de Minas Gerais », *Raega*, n° 12, 2006, p. 21-34.

Nobre Ana Luísa, Conduru Roberto, Kamita João Masao et Leonídio Otavio, *Um modo de ser moderno: Lucio Costa e a crítica contemporânea*, São Paulo, Co Cosac & Naify, 2004.

Nunes de Azevedo André, « Um esboço biográfico de Francisco Pereira Passos. O Progresso sob a Égide da Civilização », *Intellèctus*, 2009. Mis en ligne en 2009, consulté le 15 décembre 2020. URL : <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/intellectus/article/view/27657/19843>

Oliveira Jainaina Florêncio, « Origens, desenvolvimento e aspectos do coronelismo », *Revista Sem Aspas*, 6 vol., n° 1, p. 74–84, 2017. Consulté le 08 juin 2021. URL : <https://periodicos.fclar.unesp.br/semaspas/article/view/10249>

Paio Alexandra, *site web officiel O Jornal Económico*, « Arquitetura Circular ». Mis en ligne le 13 janvier 2021, consulté le 10 août 2021. URL : <https://jornaleconomico.sapo.pt/noticias/arquitetura-circular-686879>

Paula Dilma de Andrade de, « A extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina: 1955-1974 » thèse d'histoire contemporaine, économie et société, Universidade Federal Fluminense, 2000, 356 p.

Pinheiro Maria Lucia Bressnan, « Ricardo Severo e o Neocolonial: Tradição e Modernidade no debate cultural dos anos 1920 no Brasil », *Intellectus*, vol. 10, n° 1, 2011. Consulté le 21 juin 2021. URL : <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/intellectus/article/view/27692>

Pohanka Christoph, « Max von Ferstel – Die Villa Schoeller in Wien », mémoire de master en philosophie, Universität Wien, 210, 164 p. Consulté le 4 mai 2021. URL: http://othes.univie.ac.at/11782/1/2010-10-28_0100551.pdf

Pontes Hildebrando, *História de Uberaba e a Civilização no Brasil Central*, Academia de Letras do Triângulo Mineiro, 1978.

Präger Christmut, « Leben und Werk des Architekten Bruno Schmitz (1858-1916): unter besonderer Berücksichtigung des Frühwerks », thèse de philosophie, Universität Heidelberg, 1991, 372 p. Mis en ligne le 23 février 2018, consulté le 4 mai 2021. URL: http://archiv.ub.uni-heidelberg.de/artdok/5664/1/Praeger_Das_Werk_des_Architekten_Bruno_Schmitz_1991.pdf

Prokop Ursula, *Site web officiel Architektenlexikon*, « Camillo Sitte ». Mis en ligne le 01 novembre 2005, consulté le 16 avril 2021. URL : <http://www.architektenlexikon.at/de/603.htm>

Rabha Nina Maria de Carvalho Elisa, « Centro do Rio, Perdas e Ganhos na Histórica Carioca », thèse en géographie, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2006, 456 p.
Rezende Vera et Ribeiro Fernanda, « Adalbert Szilard e José de Oliveira Reis, aproximações e co-autorias no Rio de Janeiro », présenté au I Encontro Nacional da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, ENANPARQ. Consulté le 14 avril 2021. URL: <http://www.anparq.org.br/dvd-enanparq/simposios/34/34-213-2-SP.pdf>

Raistrick Arthur, *Industrial Archaeology: An Historical Survey*, Frogmore, Paladin, 1973, p. 2.

Rezende Maria Beatriz, Grieco Bettina, Teixeira Luciano, Thompson Analucia, « Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN) », in *Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural*, Rio de Janeiro, Brasília, IPHAN/DAF/Copedoc, 2015. Consulté le 02 août 2021. URL: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Servi%C3%A7o%20do%20Patrim%C3%B4nio%20Hist%C3%B3rico%20e%20Art%C3%ADstico%20Nacional.pdf>

Rezende Vera et Ribeiro Fernada, « Foreign Professionals and Modernization of Architecture and Urbanism: Adalberto Szilard in Rio de Janeiro, Brazil », présenté au 15th International Planning History Society Conference. Consulté le 21 juin 2021. URL: <http://www.usp.br/fau/iphs/abstractsAndPapersFiles/Sessions/12/REZENDE..pdf>

Riegl Alois, *O culto moderno dos monumentos: a sua essência e a sua origem*, São Paulo, Perspectiva, 2014.

Rocha Nathalia, « Restauração do Patrimônio Histórico do Moinho Fluminense », *Lattam Boletim ICCROM*, t. 1, n^o. 1, 2015. Mis en ligne le juin 2015, consulté le 25 avril 2020. URL: [http:// atelierdarchi.com.br/wp-content/uploads/2015/06/01-Bolet%C3%ADn-LATAM.pdf](http://atelierdarchi.com.br/wp-content/uploads/2015/06/01-Bolet%C3%ADn-LATAM.pdf)

Rodriguez Cruz André, « A revista Arquitetura e Urbanismo do IAB: metropolização e modernização no Brasil dos anos 1930 », *Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo*, iau-usp, risco, 18 vol, 2020, 16 p.

Rodriguez Helio Suêvo, *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro: o resgate da memória*, Rio de Janeiro, Memória do Trem, 2004.

Salow Charlotte, « Berliner Immobilien: Haus Cumberland erstrahlt bald in neuem Glanz », *Immonet News*. Mis en ligne le 7 décembre 2010, consulté le 6 mai 2021. URL : <https://web.archive.org/web/20130119211047/http://news.immonet.de/berlin-haus-cumberland/3895>

Santos Afonso Carlos Marques dos, *Entre a forma e o ideal: um emblema da civilização*, In: Calmon Pedro, *O Palácio da Praia Vermelha*, Rio de Janeiro, Editora UFRJ, 2004.

Santos Paulo, *Quatro Séculos de Arquitetura*, Rio de Janeiro, IAB, 1921.

Scheidl Inge, *Site web officiel Architektenlexikon*, « Viktor Fiala ». Mis en ligne le 01 mai 2006, consulté le 17 avril 2021. URL : <http://www.architektenlexikon.at/de/133.htm>

Schramm Solange Maria de Oliveira, « Arquitetura do estado nacional: o estilo Art Déco e o edifício da estação ferroviária central do Brasil », thèse de sociologie, Universidade Federal do Ceará, 2015, 236 p. Consulté le 12 avril 2021. URL: http://www.repositorio.ufc.br/bitstream/riufc/14540/1/2015_tese_smoschramm.pdf

Silva Suely Braga da, « O Brasil de JK : 50 anos em 5: o Plano de Metas », *FGV CPDOC*. Consulté le 09 avril 2021. URL: <https://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/JK/artigos/Economia/PlanodeMetas>

Silva Victor Cruz e, « A Trajetória de Tobias de Lacerda Martins Moscoso entre a Escola Politécnica e a Econometric Society: uma história inacabada », *SciELO*, 2021. Mis en ligne mars 2021, consulté le 26 mai 2021. URL: <https://www.scielo.br/j/ee/a/PcBYT9qzktK8fjThKXH9C8P/?lang=pt>

Siqueira Edmundo, *Resumo Histórico de The Leopoldina Railway Co. Ltd.*, Rio de Janeiro, Gráfica Editora Carioca, 1938.

Smith Neil, « Toward a theory of gentrification: A back to the city movement by capital, not people », *Journal of the American Planning Association*, 45 vol., n° 4, 1979. p.538-548.

Site web officiel Archiguide, « Jean-Paul Philippon ». Consulté le 09 août 2021. URL : <https://www.archi-guide.com/AR/philippon.htm>

Site web officiel Arch Inform, « Anton Benjamin Floderer ». Consulté le 02 avril 2021. URL: <https://deu.archinform.net/arch/70506.htm>

Site web officiel Arch Inform, « Laske & Fiala ». Consulté le 3 mai 2021. URL : <https://www.archinform.net/arch/216346.htm>

Site web officiel Arch Inform, « Robert Leibnitz ». Consulté le 3 mai 2021. URL : <https://www.archinform.net/arch/68026.htm>

Site web officiel Arch Inform, « Oskar Kaufmann ». Consulté le 3 mai 2021. URL : <https://www.archinform.net/arch/16819.htm>

Site web officiel Archiseek, « Architecture of Argentina: 1919 – Houlder Building, Buenos Aires, Argentina ». Consulté le 02 avril 2021. URL : <https://www.archiseek.com/2013/1919-houlder-building-buenos-aires-argentina/>

Site web officiel Architects, « Disparition de Pierre Colboc ». Mis en ligne le 08 novembre 2017, consulté le 09 août 2021. URL : <https://www.architectes.org/actualites/disparition-de-pierre-colboc>

Site web officiel Biblioteca Nacional, « O Fim da República do Café com Leite e a Revolução de 1932 ». Mis en ligne le 23 mai 2020, consulté le 15 juin 2021. URL: <https://www.bn.gov.br/acontece/noticias/2020/05/fim-republica-cafe-com-leite-revolucao-1932>

Site web officiel Brasiliana Fotografia, « Hospedaria dos Imigrantes ». Mis en ligne le 5 novembre 2020, consulte le 7 juin 2021. URL: <http://brasilianafotografica.bn.br/?tag=hospedaria-de-imigrantes#:~:text=As%20hospedarias%20de%20imigrantes%20foram,Paulo%20e%20Rio%20de%20Janeiro.>

Site web officiel Bidwells, « What does grade 2 listed mean ? ». Mis en ligne le 08 juin 2018, consulté le 10 avril 2021. URL: <https://www.bidwells.co.uk/faqs/blog-what-does-grade-2-listed-mean/#:~:text=A%20Grade%202%20listed%20building,every%20effort%20to%20preserve%20it%22.&text=Buildings%20listed%20on%20the%20register,from%20the%20local%20planning%20authority.>

Site web officiel Câmara dos Deputados, « A História da Câmara dos Deputados: 1ª República (15.11.1889 – 16.07.1934) ». Consulté le 08 juin 2021. URL: https://www2.camara.leg.br/a-camara/conheca/historia/Ex_presidentesCD_Republica/republica1.html

Site web officiel De-Academic, « Karl König (Architekt) ». Consulté le 4 mai 2021. URL : <https://de-academic.com/dic.nsf/dewiki/748814>

Site web officiel de la Enciclopédia Itaú Cultural de Arte e Cultura Brasileiras, « Aarão Reis ». Mis en ligne le 10 avril 2017, consulté le 26 mai 2021. URL : <https://enciclopedia.itaucultural.org.br/pessoa4987/aarao-reis>

Site web officiel de l'Arquivo Nacional, Diretório Brasil de Arquivos, Dibrarq, « The Leopoldina Railway ». Consulté le 29 mars 2021. URL : <http://dibrarq.arquivonacional.gov.br/index.php/leopoldina-railway-company-limited>

Site web officiel Dictionary of Scottish Architects, DSA Architect Biography Report, « Mewes & Davis ». Consulté le 10 avril 2021. URL : http://www.scottisharchitects.org.uk/architect_full.php?id=200992

Site web officiel Dictionary of Scottish Architects, DSA Architect Biography Report, « Peddie & Washington Browne ». Consulté le 10 avril 2021. URL : http://www.scottisharchitects.org.uk/architect_full.php?id=200363

Site web officiel Dictionary of Scottish Architects, DSA Architect Biography Report, « Robert Russel Prentice ». Consulté le 02 avril 2021. URL : http://www.scottisharchitects.org.uk/architect_full.php?id=205251

Site web officiel Dictionary of Scottish Architects, DSA Building/ Design Report, « Scottish Provident Institution ». Consulté le 10 avril 2021. URL : http://www.scottisharchitects.org.uk/building_full.php?id=202117

Site web officiel du Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Rio de Janeiro, « Pesquisadores da UFF falam sobre as remoções da zona portuária do Rio ». Mis en ligne le 25 octobre 2018, consulte

Site web officiel Enciclopédia Itaú Cultural, « Grandjean de Montigny ». Mis en ligne le 19 novembre 2014, consulté le 19 juin 2021. URL : <http://enciclopedia.itaucultural.org.br/pessoa214530/grandjean-de-montigny>

Site web officiel Estações Ferroviárias do Brasil, « Alfredo Maia (antiga inicial) ». Consulté le 12 avril 2021. URL : http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_auxiliar/alfredo.htm

Site web officiel Estações Ferroviárias do Brasil, « Praça da Bandeira (antiga Lauro Muller) ». Consulté le 12 avril 2021. URL : http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_linha_centro/pcabandeira.htm

Site web officiel Estações Ferroviárias do Brasil, « Praia Formosa ». Consulté le 31 mars 2021. URL : http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_rj_petropolis/praiiformosa.htm

Site web officiel Fundação Alexandre de Gusmão, Centro de História e Documentação Diplomática, « Palácio Itamaraty ». Consulté le 14 avril 2021. URL : <http://www.funag.gov.br/chdd/index.php/equipe/57-institucional/76-palacio-do-itamaraty>

Site web officiel Guia do Andarilho Urbano, « Edifícios Castelo, Raldia e Nilomex ». Consulté le 13 avril 2021. URL :

<https://guiadoandarilhourbano.wordpress.com/2018/01/11/edificios-castelo-raldia-e-nilomex/>

Site web officiel Grace's Guide to British Industrial History, « Edward James Lynch ». Consulté le 15 avril 2021. URL : https://www.gracesguide.co.uk/Edward_James_Lynch

Site web officiel Grace's Guide to British Industrial History, « Edward Prince (1805-1871) ». Consulté le 28 mars 2021. URL : [https://www.gracesguide.co.uk/Edward_Price_\(1805-1871\)](https://www.gracesguide.co.uk/Edward_Price_(1805-1871))

Site web officiel Grace's Guide to British Industrial History, « Robert Milligan ». Consulté le 26 mars 2021. URL : https://www.gracesguide.co.uk/Robert_Milligan

Site web officiel Grace's Guide to British Industrial History, « William Gilbert Ginty ». Consulté le 26 mars 2021. URL : https://www.gracesguide.co.uk/William_Gilbert_Ginty

Site web officiel Hypotheses, « Renaud Bardon, Pierre Colboc et Jean-Paul Philippon (architectes de l'agence ACT Architecture) ». Mis en ligne le 09 mai 2017, , consulté le 09 août 2021. URL : <https://gtc.hypotheses.org/3709>

Site web officiel IPatrimônio, « Cachoeira Paulista – Estação Ferroviária ». Consulté le 02 août 2021. URL: <http://www.ipatrimonio.org/cachoeira-paulista-estacao-ferroviaria/#!/map=38329&loc=-22.660283999999994,-45.008890999999999,17>

Site web officiel IPatrimônio, « Niterói - Monumento à República ». Consulté le 16 juin 2021. URL: <http://www.ipatrimonio.org/niteroi-monumento-a-republica/#!/map=38329&loc=-22.893965999999985,-43.11705700000001,17>

Site web officiel IPatrimônio, « Rio Grande – Igreja Matriz de São Pedro e Capela da Ordem Terceira de São Francisco ». Consulté le 02 août 2021. URL: <http://www.ipatrimonio.org/rio-grande-igreja-matriz-de-sao-pedro-e-capela-da-ordem-terceira-de-sao-francisco/#!/map=38329&loc=-32.03136500000001,-52.09740100000001,17>

Site web officiel IPatrimônio, « Rio do Sul – Antiga Estação Ferroviária ». Consulté le 11 août 2021. URL: <http://www.ipatrimonio.org/rio-do-sul-antiga-estacao-ferroviaria/#!/map=38329&loc=-27.215104000000014,-49.640948,17>

Site web officiel IPatrimônio, « São Paulo – Estação da Luz ». Consulté le 10 août 2021. URL: <http://www.ipatrimonio.org/estacao-da-luz/#!/map=38329&loc=-23.535169999999997,-46.635315000000006,17>

Site web officiel Iron Bridge Gorge Museums, « The Iron Bridge ». Consulté le 19 janvier 2021. URL : <https://www.ironbridge.org.uk/our-story/the-iron-bridge/>

Site web oficial Lab IT, Intervenções Temporárias no Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, « O bicho SusPenso Na PaisaGen ». Consulté le 17 juin 2021. URL : <https://intervencoestemporarias.com.br/intervencao/obichosuspensionapaisagen/>

Site web oficial Laboratório de Habitação, Universidade Federal do Rio de Janeiro, « Novas Alternativas ». Consulté le 06 août 2021. URL : <http://labhabufrj.weebly.com/novas-alternativas.html>

Site web officiel l'Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, « Patrimônio Ferroviário ». Consulté le 02 août 2021. URL : <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>

Site web officiel M D Architects, « M D Archive ». Consulté le 01 avril 2021. URL : <http://www.mewes-davis.com/html/english/offices-uk.html>

Site web officiel Ministère de la Culture, « Ancienne gare d'Orsay, actuellement musée d'Orsay ». Consulté le 06 août 2021. URL : <https://www.pop.culture.gouv.fr/notice/merimee/PA00088689>

Site web officiel OAS, « Porto Novo ». Consulté le 21 juillet 2021. URL : <http://www.oas.com/oas-com/oas-investimentos/porto-novo/>

Site web officiel Oxford Reference, « Victor-Alexandre-Frédérique Laloux ». Consulté le 11 août 2021. URL : <https://www.oxfordreference.com/view/10.1093/oi/authority.20110803100048557?rskey=RrsET3&result=262>

Site web officiel Petite Ceinture, « Gare du Boulevard Ornano ». Consulté le 12 août 2021. URL : <https://petiteceinture.org/gares-petite-ceinture/boulevard-ornano/>

Site web officiel République Française, « La protection du patrimoine monumental français : un état des lieux ». Mis en ligne le 08 avril 2020, consulté le 03 août 2021. URL : <https://www.vie-publique.fr/eclairage/273873-la-protection-du-patrimoine-monumental-francais-un-etat-des-lieux>

Site web officiel Revista Projeto, « Restauro: Operação Urbana Porto Maravilha, Rio de Janeiro ». Mis en ligne le 24 septembre 2014, consulté le 23 juillet 2021. URL : <https://revistaprojeto.com.br/acervo/operacao-urbana-porto-maravilha-rio-janeiro-2014/>

Site web officiel The British Museum, « Charles Mewes ». Consulté le 10 avril 2021. URL : <https://www.britishmuseum.org/collection/term/BIOG38269>

Site web officiel TICCIH, « About ». Consulté le 04 août 2021. URL : <https://ticcih.org/about/>

Site web officiel UNESCO, « Chemins de fer de montagne en Inde ». Consulté le 03 août 2021. URL : <https://whc.unesco.org/fr/list/944>

Site web officiel UNESCO, « Chemin de fer rhétique dans les paysages de l'Albula et de la Bernina ». Consulté le 03 août 2021. URL : <https://whc.unesco.org/fr/list/1276>

Site web officiel UNESCO, « Gare Chhatrapati Shivaji ». Consulté le 03 août 2021. URL : <https://whc.unesco.org/fr/list/945>

Site web officiel UNESCO, « Ligne de chemin de fer de Semmering ». Consulté le 03 août 2021. URL : <https://whc.unesco.org/fr/list/785>

Site web officiel UNESCO, « Protéger notre patrimoine et favoriser la créativité ». Consulté le 03 août 2021. URL : <https://fr.unesco.org/themes/prot%C3%A9ger-notre->

patrimoine-et-favoriser-la-cr%C3%A9ativit%C3%A9

Site web officiel UNESCO, « Remettre le tourisme culturel sur les rails ». Mis en ligne le 01 mars 2021. URL : <https://fr.unesco.org/news/lhorizon-remettre-tourisme-culturel-rails>

Site web officiel World Tourism Organization, « Tourism and Culture Synergies ». Consulté le 05 août 2021. URL : <https://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284418978>

Soukef Jr. Antonio, *Leopoldina Railway: 150 anos de ferrovia no Brasil*, São Paulo, Dialetto, 2005.

Souza Marcelo Lopes de, *Site web officiel Passa Palavra*, « O direito ao Centro da cidade ». Mis en ligne le 03 avril 2011, consulté le 20 juillet 2021. URL : <http://passapalavra.info/?p=37960>

Stein Stanley, *Grandeza e Decadência do Café no Vale do Paraíba*, São Paulo, Braziliense, 1961.

Summerson John, *A Linguagem Clássica da Arquitetura*, traduction Ficher Sylvia, São Paulo, Martins Fontes, 2009.

Thuillier Jacques, « De la gare au Musée d'Orsay », *Revue de l'Art*, n° 74, p. 5-11, 1986. Consulté le 09 août 2021. URL : https://www.persee.fr/doc/rvart_0035-1326_1986_num_74_1_347588

Tosoni Luis Eduardo, « Patrimonio Arquitectónico Argentino: Memoria del Bicentenario (1810-2010) », *Devenir – Revista de Estudios Sobre Patrimonio Edificado*, 8 vol., n° 15, 2020. Consulté le 02 avril 2021. URL : <http://revistas.uni.pe/index.php/devenir/article/view/1295/1617>

Vencovsky Vitor Pires, « Sistema Ferroviário Pós-Privatização: Implicações para a Organização e do Uso do Território Brasileiro », présenté au *X Encontro de Geógrafos da América Latina*, Universidade de São Paulo, 2005. URL : <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal10/Geografiasocioeconomica/Geografiadeltransporte/17.pdf>

Werneck Mariana, *Site web officiel Observatório das Metrôpoles*, « Habitação Social do Porto Maravilha: cadê? ». Mis en ligne le 24 mai 2017, consulté le 21 juillet 2021. URL : <https://www.observatoriodasmetropoles.net.br/habitacao-social-do-porto-maravilha-cade/>

Zancheti Sílvia Mendes, « Conservação Integrada e Novas Estratégias de Gestão », *présenté au IVE reunião SIRCHAL*, 2000. Consulté le 06 août 2021. URL : https://www.researchgate.net/publication/308991653_CONSERVACAO_INTEGRADA_E_NOVAS ESTRATEGIAS_DE_GESTAO/link/57fcfc6d08ae49db4755215d/download

SOURCES

Aguiar Aristeu Borges de, « Mensagem aos Senhores Membros do Congresso Legislativo do Estado », rapport réalisé por le Congresso Legislativo na 2º Sessão da 13º Legislatura, 1929, 314 p. Consulté le 21 juin 2021. URL: [https://ape.es.gov.br/Media/ape/PDF/Mensagens/ARISTEU%20BORGES%20DE%20AGUIAR%20\(2\).pdf](https://ape.es.gov.br/Media/ape/PDF/Mensagens/ARISTEU%20BORGES%20DE%20AGUIAR%20(2).pdf)

Alino Lucas et Galdo Rafael, « Centro do Rio tem mais de 500 imóveis em estradode conservação ruim ou em ruínas », *journal Extra*. Mis en ligne le 27 mai 2001, consulté le 06 août 2021. URL: <https://extra.globo.com/noticias/rio/centro-do-rio-tem-mais-de-500-imoveis-em-estado-de-conservacao-ruim-ou-em-ruinas-25035867.html>

Altino Lucas, « Moinho Fluminense é vendido e gera expectativa sobre a nova etapa de revitalização do Porto », *O Globo*. Mis en ligne le 17 juillet 2019, consulté le 26 juillet 2021. URL: <https://oglobo.globo.com/rio/moinho-fluminense-vendido-gera-expectativa-sobre-nova-etapa-de-revitalizacao-do-porto-23814612>

Auteur inconnu, « A estação inicial da L.R. : O crescimento dos rendas », *O Jornal*, n° 233, 1920, p. 2.

Auteur inconnu, « A inauguração da estação Barão de Mauá », *O Imparcial*, n° 5.722, 1926, p. 2.

Auteur inconnu, « A nova estação da Leopoldina », *Correio da Manhã*, n° 9.757, 1926, p.3.

Auteur inconnu, « A Nova Estação da Leopoldina », *Jornal do Brasil*, n° 30, 1926, p. 6.

Auteur inconnu, « A nova estação da Praia Formosa», *Jornal do Brasil*, n° 174, 1926, p. 5.

Auteur inconnu, « A nova estação da Praia Formosa», *O Jornal*, n° 58, 1924, p. 3.

Auteur inconnu, « A nova estação inicial da Leopoldina: Homenagem à memória do Barão de Mauá », *Gazeta de Notícias*, n° 256, 1926, p. 6.

Auteur inconnu, « A nova estação inicial da Leopoldina: realizar-se-há, hoje, a sua inauguração », *O Imparcial*, n° 5.721, 1926, p. 10.

Auteur inconnu, « A polícia garante a estação de Praia Formosa », *Correio da Manhã*, n° 7.686, 1920, p. 4.

Auteur inconnu, « Architectos », *Almanak Laemmert : Administrativo, Mercantil e Industrial*, 1 vol., n° 81, 1925, p. 1441.

Auteur inconnu, « Engenheiro Mello Barreto », *Revista do Clube de Engenharia*, n° 13, 1905, p. 9-12.

Auteur inconnu, « Estrada de Ferro Leopoldina », *Revista das Estradas de Ferro*, n° 24, 1926, p. 773.

Auteur inconnu, « Fechamento da Rua Figueira de Mello: Detalhes do acordo firmado entre os governos federal e municipal », *Correio do Amanhã*, n° 9.567, 1926, p. 2.

Auteur inconnu, « Foi inaugurada a estação radio-telegraphica de Nictheroy », *A Gazeta*, n° 7.014, 1929, p. 3.

Auteur inconnu, « Gréve na Leopoldina », *A Noite*, n° 12.804, 1948, p. 1 et 3.

Auteur inconnu, « Inaugurar-se-á, hoje, a nova estação Barão de Mauá », *A Manhã*, n° 268, 1926, p.2.

Auteur inconnu, « Instituto Central de Architectos », *Correio da Manhã*, n° 10.293, 1928, p.1.

Auteur inconnu, « Leopoldina Railway », *Revista das Estradas de Ferro*, n° 34, 1926, p. 12.

Auteur inconnu, « Provável Encampação da Leopoldina », *Diário Carioca*, n° 6.028, 1948, p. 3.

Auteur inconnu, « Por que usar de tolerância com a Leopoldina? », *Correio da Manhã*, n° 8.946, 1923, p. 3.

¹ Auteur inconnu, « Restaurante e Bar: Estação Barão de Mauá », *Correio do Amanhã*, n° 9.786, 1926, p. 14.

Auteur inconnu, « Rio-São Paulo nos trilhos », *Jornal do Brasil*, n° 389, 1994, p. 15.

Auteur inconnu, sans titre, *Revista do Arquivo do Distrito Federal*, 1894, p. 535

Auteur inconnu, sans titre, *O Paiz*, n° 9.190, 1909, p. 3.

Auteur inconnu, « The Leopoldina Ry. Co. Ltd. », *Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas*, n° 1, 1926, p. 178.

Auteur inconnu, « Trem, o primo pobre do transporte no país », *Jornal do Brasil*, n° 347, 1993, p. 17.

Azevedo Manuel Duarte Moreira de, *O Rio de Janeiro: Sua História, Monumentos, Homens Notáveis, Usos e Curiosidades*, Rio de Janeiro, B. L. Garnier, 1877.

Baratto Romullo, « Artista brasileiro cria escultura de cordas na estação de Zurique », *Archdaily*, 2018. Mis en ligne le 03 juillet 2018, consulté le 17 juin 2021. URL: <https://www.archdaily.com.br/br/897448/artista-brasileiro-cria-escultura-de-cordas-na-estacao-central-de-zurique>

Bartaburu Xavier, « Do grão ao pão. Farinha de Trigo », rapport réalisé pour l'Associação Brasileira da Indústria do Trigo, 2016, 104 p.

Blake Augusto Victorio Alves Sacramento, *Diccionario Bibliographico Brasileiro*, 1883, v. 01, p. 112. Consulté le 30 mars 2021. URL:

file:///C:/Users/archm/Downloads/000011472_01.pdf

Breves Livia, « Junta Local ocupa espaço histórico na Gamboa e terá horta comunitária », *O Globo*. Mis en ligne le 19 juillet 2021, consulté le 26 juillet 2021. URL: <https://oglobo.globo.com/ela/gastronomia/junta-local-ocupa-espaco-historico-na-gamboa-tera-ate-horta-comunitaria-25113550>

Candida Simone, « Encontros de domingo : o empresário que fez da Bhering uma fábrica de arte », *O Globo Rio*. Mis en ligne le 19 octobre 2014, consulté le 23 juillet 2021. URL: <https://oglobo.globo.com/rio/encontros-de-domingo-empresario-que-fez-da-bhering-uma-fabrica-de-arte-14292251>

Centro de Memória Bunge, « Histórico Moinho Fluminense », rapport réalisé pour le Centro de Memória Bunge, s.d., 15 p.

Centro de Memória Bunge, « Histórico Moinho Fluminense », rapport réalisé pour le Centro de Memória Bunge, s.d., 15 p.

Collection des Archives du fonds de la Escola Politécnica de São Paulo, BR USP EPSP C4.01 200/1, « Certificat d'approbation de l'étudiant Alaôr Prata Soares à l'Instituto Zootecnico de Uberaba ». *Site web officiel de la Escola Politécnica de São Paulo*, consulté le 16 juin 2021. URL : <http://18.216.230.148/index.php/alaor-prata-soares>

Comissão de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro, « Primeiro Relatório da Comissão de Melhoramentos », rapport réalisé en 1875, 54 p.

Costa Célia, « Conjunto de prédios passa por reforma para abrigar centro de artesanato », *journal O Globo*. Mis en ligne le 01 août 2014, consulté le 06 août 2021. URL: <https://oglobo.globo.com/rio/conjunto-de-predios-passa-por-reforma-para-abrigar-centro-de-artesanato-13455686>

Dom João VI, Príncipe Regente Nosso Senhor, « Decreto de 21 de Janeiro de 1809 », Presidência da República, Secretaria-Geral, Subchefia para Assuntos Jurídicos, consulté le 15 avril 2021. URL: http://www.planalto.gov.br/CCIVil_03/Atos/dim/1809/DIM-21-1-1809.html#

Drummond Fernanda, *site web officiel du journal Casa e Jardim*, « O Museu da Língua Portuguesa será inaugurado em São Paulo ». Mis en ligne le 26 juillet 2021, consulté le 10 août 2021. URL: <https://revistacasaejardim.globo.com/Casa-e-Jardim/Arte/noticia/2021/07/o-museu-da-lingua-portuguesa-sera-reinaugurado-em-sao-paulo.html>

Ferrovie dello Stato Italiane, « Stazioni Impresenziate: Un riuso sociale del patrimonio ferroviario ». Rapport réalisé en 2019, 276 p. Consulté le 12 août 2021. URL : https://www.rfi.it/content/dam/rfi/stazioni/spazi-in-stazione/RFI_Stazioni_impresenziate.pdf

Guran Milton, Pessoa José, Lima Monica et Najjar Rosana, « Sítio Arqueológico Cais do Valongo: Proposta de Inscrição na Lista do Patrimônio Mundial », rapport réalisé pour l'Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2016, 443 p. Consulté le 30 octobre 2019. URL: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Dossie_Cais_do_Valongo_versao_Portugues.pdf

Infante Maisa, « Em quatro anos, a Junta Local cresceu e encontrou um modelo sustentável sem abrir mão dos valores », *Projeto Draft*. Mis en ligne le 06 novembre 2019, consulté le 26 juillet 2021. URL: <https://www.projetedraft.com/em-quatro-anos-a-junta-local-cresceu-e-encontrou-um-modelo-sustentavel-sem-abrir-mao-dos-valores/>

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Conselho Nacional de Geografia, « I Centenário das Ferrovias Brasileiras », rapport réalisé en 1954, 419 p.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, « Magé: Rio de Janeiro », rapport réalisé en 1957, 16 p. Consulté le 27 mars 2021. URL: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/113/col_mono_n157_mage.pdf

Império do Brasil, « Decreto n° 64 de 29 de outubro de 1938 », Assembleia Geral Legislativa, Coleção de Leis do Império do Brasil, 1 tome, 1 partie, p. 68-70. Consulté le 27 mars 2021. URL: file:///C:/Users/archm/Downloads/collecao_leis_1838_parte1.pdf

Império do Brasil, « Decreto n° 101, de 31 de outubro de 1835 », Assembleia Geral Legislativa, Coleção de Leis do Império do Brasil, 1 vol., p.118. Consulté le 25 mars 2021. URL: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-101-31-outubro-1835-562803-publicacaooriginal-86906-pl.html>

Império do Brasil, « Decreto n° 987 de 12 de junho de 1852 », Assembleia Geral Legislativa, Coleção de Leis do Império do Brasil, 1 vol., p. 153. Consulté le 25 mars 2021. URL: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-987-12-junho-1852-559103-publicacaooriginal-81015-pe.html#:~:text=Concede%20a%20Ureneo%20Evangelista%20de,at%C3%A9%20a%20Raiz%20da%20Serra.>

Império do Brasil, « Decreto n° 6.728, de 03 de novembro de 1877 », Assembleia Geral Legislativa, Coleção de Leis do Império do Brasil, 2 vol., p.868. Consulté le 10 avril 2021. URL: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-6728-3-novembro-1877-549331-publicacaooriginal-64767-pe.html>

International Council of Monuments and Sites, «Charte Nizhny Tagil pour le Patrimoine Industriel», Charte élaborée par TICCIH et présentée à ICOMOS, 2011. Consulté le 22 janvier 2019. URL: <https://www.icomos.org/18thapril/2006/nizhny-tagil-charter-e.pdf>

International Council of Monuments and Sites, « Les principes de Dublin », Principes conjoints ICOMOS-TICCIH pour la conservation des sites, constructions, aires et paysages du patrimoine industriel, 2011. URL: https://www.icomos.org/Paris2011/GA2011_ICOMOS_TICCIH_joint_principles_EN_FR_final_20120110.pdf

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Conselho Nacional de Geografia, « I Centenário das Ferrovias Brasileiras », rapport réalisé en 1954, 419p.

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, « Lei n° 11.483, de 31 de maio de 2007 », Câmara dos Deputados, Centro de Documentação e Informação, consulté le 25 janvier 2019. URL: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Lei_11483_maio_2007.pdf

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, « Recuperação de Imóveis Privados em Centros Históricos », Programa Monumenta, rapport réalisé en 2009, 306 p. Consulté le 06 août 2021. URL : http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/ColReg_RecuperacaoImoveisPrivadosCentrosHistoricos_m.pdf

Letácio Jansen, « Reconhecimento de Logradouros na Cidade do Rio de Janeiro », rapport réalisé pour la Diretoria de Procuração Geral do Rio de Janeiro, 1987, 14p. Consulté le 16 juin 2021. URL : <https://pge.rj.gov.br/comum/code/MostrarArquivo.php?C=ODA5OA%2C%2C#:~:text=Em%2019%20de%20janeiro%20de,logradouros%2C%20dizendo%20no%20seu%20art>

Meier Ricardo, *site web officiel Metro CPTM*, « Esquecido, projeto do trem-bala entre Rio e São Paulo volta a ser cogitado ». Mis en ligne le 03 décembre 2019, consulté le 12 août 2021. URL: <https://www.metrocptm.com.br/esquecido-projeto-do-trem-bala-entre-rio-e-sao-paulo-volta-a-ser-cogitado/>

Ministério dos Transportes, Conselho Nacional de Transportes, « Planos de Viação – Evolução Histórica (1808-1973) », rapport réalisé en 1974, 554 p.

Ministério dos Transportes, Secretaria de Política Nacional de Transportes et Universidade Federal de Santa Catarina, « Revitalização do Patrimônio Histórico Ferroviário: Museu Ferroviário Nacional », rapport réalisé em 2012, 460 p.

Netto Francisco Ferreira, *150 anos de Transportes no Brasil: 1822 – 1972*, Brasília, Centro de Documentação e Publicações, Ministério dos Transportes, 1974.

Nunes Ricardo, « Nike Fluknit Collective Apresenta Exposição de Ernesto Neto no Rio de Janeiro », *SneakerBr*. Mis en ligne le 10 septembre 2012, consulté le 17 juin 2021. URL : <https://sneakersbr.co/nike-flyknit-collective-apresenta-exposicao-de-ernesto-neto-no-rio-de-janeiro/>

Pena Joyce, « Processo de Tombamento n 1643-T-12: Plataformas de embarque da Estação Barão de Mauá e da Estação e Oficinas de Praia Formosa, no Município do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro », rapport réalisé pour le Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2013, 147 p.

Portugal Manoel Gonçalves, « Aureliano Portugal, jornal », *Correio da Manhã*, n° 19.089, 1955, p. 105.

Prefeito da cidade do Rio de Janeiro, « Decreto n° 322 de 3 de março de 1976 », Diário Oficial, consulté le 20 juillet 2021. URL: <https://leismunicipais.com.br/a1/rj/r/rio-de-janeiro/decreto/1976/32/322/decreto-n-322-1976-aprova-o-regulamento-de-zoneamento-do-municipio-do-rio-de-janeiro>

Prefeito da cidade do Rio de Janeiro, « Decreto n° 6.403 de 29 de dezembro de 1986 », Câmara Municipal do Rio de Janeiro, consulté le 06 août 2021. URL : <https://leismunicipais.com.br/a/rj/r/rio-de-janeiro/decreto/1986/640/6403/decreto-n-6403-1986-disciplina-os-procedimentos-para-o-reconhecimento-das-isencoes-tributarias-relativas-aos-imoveis-de-interesse-historico-arquitetonico-cultural-e>

ecologico-ou-de-preservacao-paisagistica-e-ambiental

Prefeito da cidade do Rio de Janeiro, « Lei n° 506/84 | Lei n° 506 de 17 de janeiro de 1984 », Câmara Municipal do Rio de Janeiro, consulté le 08 janvier 2020. URL: <https://cm-rio-de-janeiro.jusbrasil.com.br/legislacao/284239/lei-506-84>

Prefeito da cidade do Rio de Janeiro, « Lei n° 691, de 24 dezembro de 1984 », Câmara Municipal do Rio de Janeiro, consulté le 06 août 2021. URL : http://smaonline.rio.rj.gov.br/legis_consulta/19925Lei_691_84.pdf

Prefeitura da cidade de Belo Horizonte, « Decreto n° 189, de 18 de março de 1947 ». Mis en ligne le 6 janvier 2012, consulté le 21 juin 2021. URL : <https://leismunicipais.com.br/a1/mg/b/belo-horizonte/decreto/1947/19/189/decreto-n-189-1947-da-a-denominacao-de-altino-mascarenhas-a-uma-rua-de-belo-horizonte-1947-03-18-versao-original>

Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro, « Coleção Estudos Cariocas : Recuperação e revitalização da Região Portuária », rapport réalisé en 2003, 24p. Consulté le 20 juillet 2021. URL: http://portalgeo.rio.rj.gov.br/estudoscariocas/download/2345_Revitaliza%C3%A7%C3%A3o%20da%20Zona%20Portu%C3%A1ria.pdf

Prentice Robert, « A Architectura na America do Sul », *Leitura para todos*, n° 50, 1923, p. 123-124.

Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, « Decreto-Lei n° 25 de 30 de novembro de 1937 », Diário Oficial, consulté le 02 août 2021. URL: http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Decreto_25_de_30_11_1937.pdf

Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, « Decreto n° 15.922, de 10 de Janeiro de 1923 », Diário Oficial, consulté le 15 juin 2021. URL: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-15922-10-janeiro-1923-510462-publicacaooriginal-1-pe.html>

Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, « Lei n° 1.288 de 20 de dezembro de 1950 », Diário Oficial, consulté le 03 avril 2021. URL: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1950-1959/lei-1288-20-dezembro-1950-367486-publicacaooriginal-1-pl.html>

Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, « Lei n° 7.905 de 17 de março de 1910 », Diário Oficial, consulté le 30 avril 2021. URL: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-7905-17-marco-1910-527832-publicacaooriginal-1-pe.html>

Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, « Página 11 da Seção 1 do Diário Oficial da União (DOU) de 22 de dezembro de 1897 », Diário Oficial, consulté le 26 mais 2021. URL: <https://www.jusbrasil.com.br/diarios/1700906/pg-11-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-22-12-1897>

Schivartche Fabio, « Sem glamour, Trem de Prata é desativado », *Folha de São Paulo*, s.n., 1998. Consulté le 10 avril 2021. URL: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff01129810.htm>

Serviço de Apoio às Micro e Pequenas Empresas do Estado do Rio de Janeiro, « O Porto Maravilha e os desafios da Reintegração Econômica da Região na Dinâmica da Cidade », rapport réalisé en 2013, 52 p. Consulté le 21 juillet 2021. URL: https://www.sebrae.com.br/Sebrae/Portal%20Sebrae/UFs/RJ/Sebrae%20de%20A%20a%20Z/Sebrae_CE_julho2013_OPortoMaravilha.pdf

Site web officiel Best of One, « Les musées de France les plus visités ». Mis en ligne en 2016, consulté le 09 août 2021. URL : <https://bestof.one/categories/culture/musees/classements/les-musees-de-france-les-plus-visites>

Site web officiel Biblioteca Nacional Brasileira Digital, « Revista do Club de Engenharia ». Consulté le 7 juillet 2021. URL: http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_periodicos/per8036/per8036.htm

Site web officiel CILAC, « Activités ». Consulté le 04 août 2021. URL : <https://www.cilac.com/atividades>

Site web officiel CILAC, « Le CILAC ». Consulté le 04 août 2021. URL : <https://www.cilac.com/cilac>

Site web officiel Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Rio de Janeiro, « Programa da Prefeitura do Rio de apoio à conservação do patrimônio entra em sua reta final ». Mis en ligne le 21 août 2013, consulté le 06 août 2021. URL: <https://www.caurj.gov.br/programa-da-prefeitura-do-rio-de-apoio-a-conservacao-do-patrimonio-entra-em-sua-reta-final/>

Site web officiel Direção-Geral do Património Cultural, « Classificação de Bens Imóveis e fixação de ZEP ». Consulté le 03 août 2021. URL: <http://www.patrimoniocultural.gov.pt/pt/patrimonio/patrimonio-imovel/classificacao-de-bens-imoveis-e-fixacao-de-zep/>

Site web officiel du Diário do Porto, « Reurbanização da Francisco Bicalho fica de fora da PPP Porto Maravilha até 2019 ». Mis en ligne le 28 août 2018, consulté le 23 juillet 2021. URL : <https://diariodoporto.com.br/francisco-bicalho-fica-de-fora-da-ppp-porto-maravilha/>

Site web officiel du journal O Globo, « Estação Leopoldina, no Rio, recebe 4ª edição do festival Back2Black ». Mis en ligne le 23 novembre 2012, consulté le 17 juin 2021. URL: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2012/11/estacao-leopoldina-no-rio-recebe-4-edicao-do-festival-back2black.html>

Site web officiel du journal O Globo, « Fifa oficializa escolha do Brasil como sede da Copa do Mundo de Futebol de 2014 ». Mis en ligne le 30 octobre 2007, consulté le 21 juillet 2021. URL: <https://oglobo.globo.com/esportes/fifa-oficializa-escolha-do-brasil-como-sede-da-copa-do-mundo-de-futebol-de-2014-4144006>

Site web officiel du journal O Globo, « MPF pede à Justiça que a União assumira a Estação Leopoldina por risco de desabamento ». Mis en ligne le 20 février 2020, consulte le 28 mai 2021. URL: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2020/02/20/mpf-pede-a-justica-que-o-governo-federal-assuma-a-estacao-leopoldina-por-risco-de->

desabamento.ghtml

Site web officiel du journal O Globo, « Prefeitura do Rio sanciona projeto Reviver Centro ». Mis en ligne le 14 juillet 2021, consulté le 26 juillet 2021. URL: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2021/07/14/prefeitura-do-rio-sanciona-projeto-reviver-centro.ghtml>

Site web officiel du journal O Globo, « Veja a programação completa da Rio Comicon 2011 ». Mis en ligne le 20 octobre 2011, consulté le 17 juin 2021. URL : <http://g1.globo.com/pop-arte/noticia/2011/10/veja-programacao-completa-da-rio-comicon-2011.html>

Site web officiel du Ministério Público Federal, Jusbrasil, « MPF/RJ: Justiça Federal condena Supervia a restaurar Estação Leopoldina », Mis en ligne en 2017, consulté le 10 avril 2021. URL: <https://mpf.jusbrasil.com.br/noticias/421139464/mpf-rj-justica-federal-condena-supervia-a-restaurar-estacao-leopoldina>

Site web officiel Fondazione Italiane FS, « Associazioni convenzionate ». Consulté le 04 août 2021. URL: <https://www.fondazionefs.it/content/fondazionefs/it/la-fondazione/associazioni-convenzionate.html>

Site web officiel Fondazione Italiane FS, « Progetti ». Consulté le 04 août 2021. URL: <https://www.fondazionefs.it/content/fondazionefs/it/la-fondazione/progetti.html>

Site web officiel l'Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, « Sobre a ABPF ». Consulté le 05 août 2021. URL : <https://www.abpf.com.br/inicio/>

Site web officiel l'Associação Portuguesa dos Amigos dos Caminhos de Ferro, « Sobre a APAC ». Consulté le 04 août 2021. URL : <https://www.caminhosdeferro.pt/sobre-a-associacao/>

Site web officiel l'Associação Portuguesa para o Patrimônio Industrial, « A Associação ». Consulté le 04 août 2021. URL : <http://www.museudaindustriatextil.org/appi/apresentacao.php>

Site web officiel l'Associação Portuguesa de Arqueologia Industrial, « Quem somos ». Consulté le 04 août 2021. URL : <https://apaiassociacao.wixsite.com/apai>

Site web officiel l'Associação Nacional de Preservação Ferroviária. Consulté le 05 août 2021. URL: <https://anpf.com.br/>

Site web officiel l'Association pour l'histoire des chemins de fer, « Nos Missions ». Consulté le 04 août 2021. URL: <https://www.ahicf.com/nos-missions>

Site web officiel l'Associazione Italiana per il Patrimonio Archeologico Industriale, « Formazione ». Consulté le 04 août 2021. URL: <https://www.aipatriimonioindustriale.com/master-tpti>

Site web officiel l'Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, « Casa de Bidu Sayão é restaurada e reinaugurada no Rio de Janeiro (RJ) ». Mis en ligne le 15 décembre 2008, consulté le 06 août 2021. URL: <http://portal.iphan.gov.br/noticias/detalhes/2246/casa-de-bidu-sayao-e-restaurada-e->

reinaugurada-no-rio-de-janeiro-rj

Site web officiel l'Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, « Declaração de Amsterdã ». Consulté le 06 août 2021. URL: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Declaracao%20de%20Amsterda%CC%83%201975.pdf>

Site web officiel l'Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, « Iniciado projeto executivo para a instalação do Centro de Interpretação do Cais do Valongo ». Mis en ligne le 23 novembre 2020, consulté e 26 juillet 2021. URL: <http://portal.iphan.gov.br/noticias/detalhes/5840/iniciado-projeto-executivo-para-a-instalacao-do-centro-de-interpretacao-do-cais-do-valongo>

Site web officiel l'Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, « Lista dos Bens Tombados e Processos em Andamento ». Consulté le le 02 août 2021. URL: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/126>

Site web officiel l'Instituto Estadual do Patrimônio Cultural, « Inventário de identificação de bens culturais do sistema ferroviário do estado do Rio de Janeiro : Estação de Barão de Juparanã ». Consulté le 11 août 2021. URL: http://www.ipatrimonio.org/wp-content/uploads/2020/04/ipatrimonio_Valen%C3%A7a-Conjunto-Ferrovi%C3%A1rio-RFFSA-de-Bar%C3%A3o-de-Juparan%C3%A3_Fonte-Inepac.pdf

Site web officiel l'Instituto Estadual do Patrimônio Cultural, « Inventário de identificação de bens culturais do sistema ferroviário do estado do Rio de Janeiro : linha Centro ». Consulté le 10 août 2021. URL : <http://www.inepac.rj.gov.br/index.php/home/iestacao>

Site web officiel l'Instituto Estadual do Patrimônio Cultural, « Patrimônio Cultural, Bens Tombados: Biblioteca Estadual de Niterói ». Consulté le 16 juin 2021. URL: http://www.inepac.rj.gov.br/index.php/bens_tombados/detalhar/128

Site web officiel Mairie de Marseille, « Parc du 26e centenaire ». Consulté le 12 août 2021. URL : <https://www.marseille.fr/environnement/parcs-et-jardins/parc-du-26eme-centenaire>

Site web officiel Muda Arquitetura, « Galpões da Vila Olímpica ». Consulté le 23 juillet 2021. URL: <http://mudaarquitetura.com.br/projeto/galpoes-vila-olimpica-da-gamboia/>

Site web officiel Museu Regional de São João Del Rei, « 5 em 1: Estação Ferroviária de São João del-Rei ». Mis en ligne le 27 janvier 2021, consulté le 10 août 2021. URL: <https://museuregionaldesaojoaodelrei.museus.gov.br/5-em-1-estacao-ferroviaria-de-sao-joao-del-rei/>

Site web officiel Museus Ferroviários SP, « Museus em estações ». Consulté le 10 août 2021. URL: <http://museusferroviarios.net.br/trens-e-estacoes/museus-em-estacoes/>

Site web officiel Prefeitura de Santos, « Estação da cidadania ». Consulté le 05 août 2021. URL: <https://www.santos.sp.gov.br/?q=portal/estacao-da-cidadania>

Site web officiel Prefeitura do Rio de Janeiro, « Prefeitura celebra a 10ª lavagem do Cais do Valongo ». Mis en ligne le 10 juillet 2021, consulté le 26 juillet 2021. URL: <https://prefeitura.rio/cultura/prefeitura-celebra-a-10a-lavagem-do-cais-do-valongo/>

Site web officiel Prefeitura do Rio de Janeiro, « Prefeitura celebra a 10ª lavagem do Cais do Valongo ». Mis en ligne le 10 juillet 2021, consulté le 26 juillet 2021. URL: <https://prefeitura.rio/cultura/prefeitura-celebra-a-10a-lavagem-do-cais-do-valongo/>

Site web officiel Prefeitura do Rio de Janeiro, « Vila Olímpica da Gamboa ». Consulté le 23 juillet 2021. URL: <http://www.rio.rj.gov.br/web/sme/exibeconteudo?id=6755983>

Site web officiel Radio Elvas, « Antigas estações ferroviárias em concurso para reconversão ». Mis en ligne le 31 octobre 2021, consulté le 11 août 2021. URL : <https://radioelvas.com/2020/10/31/antigas-estacoes-ferroviarias-em-concurso-para-reconversao/>

Site web officiel Revista Projeto, « Pedro e Paulo Mendes da Rocha: Museu da Língua Portuguesa ». Mis en ligne le 24 février 2009, consulté le 06 août 2021. URL: <https://revistaprojeto.com.br/acervo/pedro-e-paulo-mendes-da-rocha-museu-sao-06-07-2006/>

Site web officiel Reviver Centro, « Reviver Centro ». Consulté le 06 août 2021. URL: <https://reviver-centro-pcrj.hub.arcgis.com/>

Sousa Augusto Fausto, *A Baía do Rio de Janeiro: sua história e descrição de suas riquezas*, Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1881. Consulté le 15 avril 2021. URL: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/174429?show=full>

Suima Sérgio Gardenghi, « Vistoria Estação Barão de Mauá », rapport réalisé par le Ministério Público Federal, Procuradoria da República do Estado no Rio de Janeiro, 2018, 1 vol., 13 p.

Ufficio dell'Unione Europea per la Proprietà Intellettuale et Ufficio Italiano Brevetti e Marchi, « Le Protezione del Patrimonio Culturale », rapport réalisé em 2019, p. 15. Consulté le 03 août 2021. URL: <https://www.marchiedisegni.eu/wp-content/uploads/2020/02/PATRIMONIO-CULTURALEdef.pdf>

W. W. Ewing, « Construction Materials and Machinery in Colombia », rapport réalisé pour le Department of Commerce, Bureau of Foreign and Domestic Commerce, 1918, 1368 p.