UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
Instituto de Arquitetura e Urbanismo
Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo

URBANIZAÇÃO E FERROVIA:
questões da forma urbana em Juiz de Fora
de 1870 a 1929

Raiane Rosi Duque

São Carlos, 2019

Urbanização e ferrovia:
questões da forma urbana em Juiz de Fora de 1870 a 1929

(Versão corrigida)

Raiane Rosi Duque

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo do Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Mestre em Ciências, na área de Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora

Prof.^a Dr.^a **Eulalia Portela Negrelos**

Área de Concentração

Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo

São Carlos, 2019

AUTORIZO A REPRODUCAO TOTAL OU PARCIAL DESTE TRABALHO,
POR QUALQUER MEIO CONVENCIONAL OU ELETRONICO, PARA FINS
DE ESTUDO E PESQUISA, DESDE QUE CITADA A FONTE

Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca do Instituto de Arquitetura e Urbanismo
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

D946u Duque, Raiane Rosi
Urbanização e ferrovia: questões da forma urbana
em Juiz de Fora de 1870 a 1929 / Raiane Rosi Duque;
orientadora Eulália Portela Negrelos. -- São Carlos,
2019.
205 p.

Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação
em Arquitetura e Urbanismo, Teoria e História da
Arquitetura e do Urbanismo -- Instituto de
Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo,
2019.

1. urbanização. 2. forma urbana. 3. ferrovia. 4.
indústria. 5. Juiz de Fora. I. Portela Negrelos,
Eulália, orient. II. Título.

Bibliotecária responsável pela estrutura de catalogação da publicação de acordo com a AACR2:
Brianda de Oliveira Ordonho Sígolo - CRB - 8/8229

Parte do presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento
de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001

FOLHA DE JULGAMENTO

Candidato(a): **Raiane Rosi Duque**

Título da dissertação: **"Urbanização e ferrovia: questões da forma urbana em Juiz de Fora de 1870 a 1929."**

Data da defesa: **26/04/2019**

Orientador: **Profa. Dra. Eulalia Portela Negrelos**

Comissão Julgadora:

Profa. Dra. Eulalia Portela Negrelos
(IAU/USP)

Prof. Dr. Tomás Antonio Moreira
(IAU/USP)

Profa. Dra. Ana Lúcia Duarte Lanna
(FAU/USP)

Profa. Dra. Ana Aparecida Barbosa Pereira
(FAU/UFJF)

Resultado:

Não votante

Aprovado

Aprovada

APROVADA

Coordenador e Presidente da Comissão de Pós-Graduação do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo: **Prof. Dr. Tomás Antonio Moreira.**

RESUMO

DUQUE, Raiane Rosi. **Urbanização e ferrovia: questões da forma urbana em Juiz de Fora de 1870 a 1929**. Dissertação (Mestrado). IAU.USP, São Carlos, 2019.

Este trabalho apresenta uma investigação das questões que envolvem a forma urbana na cidade de Juiz de Fora e suas transformações na virada do século XIX para o XX. Partimos do processo de urbanização - entendido como processo social -, e da ferrovia como elemento que não apenas compõe essa forma, mas que a modifica a partir das dinâmicas que dela se originam, como a implantação de estações, construções ferroviárias e indústrias. Também são abordadas as discussões advindas do pensamento higienista, medidas de saneamento que perpassam desde a infraestrutura urbana até os problemas de moradia, situações em que podemos analisar a postura do poder público através da organização administrativa que se altera com o fim do Império e início da República até a chamada Revolução de 1930.

Palavras-chave: Urbanização; forma urbana; ferrovia; indústria, Juiz de Fora.

ABSTRACT

DUQUE, Raiane Rosi. **Urbanization and railway: questions of the urban form in Juiz de Fora from 1870 to 1929**. Dissertation (Master's Degree). IAU.USP, São Carlos, 2019.

This work presents an investigation of the questions that involve the urban form of the city of Juiz de Fora and its transformations at the turn of the XIX century to XX. We start from the urbanization process - understood as a social process -, and from the railroad as an element that not only composes this form, but which modifies it from the dynamics that originate from it, such as the implantation of stations, railway constructions and industries. We also discuss questions of hygienist thinking, sanitation measures ranging from urban infrastructure to housing problems, situations in which we can analyze the posture of public power through administrative organization that changes with the end of the Empire and the beginning of the Republican period until the considered Revolution of 1930.

Keywords: Urbanization; urban form; railway; industry, Juiz de Fora.

AGRADECIMENTOS

À minha família, que nunca mediu esforços para que eu pudesse estudar e conhecer o mundo, não importando o quão distante de casa eu estivesse;

À minha orientadora, Eulalia, que acreditou em mim mesmo quando eu não acreditava, que embarcou nessa jornada de descobertas permitindo que eu crescesse, que me dava o Norte quando eu precisava e que me presenteou com sua amizade e carinho;

Aos membros da banca de defesa, Ana Lucia Lanna, Ana Barbosa e Tomás Moreira, pelas contribuições e trocas;

Aos colegas do grupo de pesquisa URBIS;

Ao corpo docente e aos funcionários do IAU.USP;

Aos servidores da Biblioteca Murilo Mendes – JF, Arquivo Histórico, Biblioteca UFJF, DIPAC/JF e MAPRO pela disposição e ajuda;

Aos amigos de longa data que sempre estiveram comigo: Laura Assis, Isabela Medeiros, Carolina Ribeiro, Daniela Rezende, Pâmela Fontes, Alessandra Ferreira, Luiza Vale, Marina Cezar, Luciane Seixas, Naiara Amorim, Marina Carrara, Helena Gouvêa, Rafael Zampa, Fernanda Portela, Wagner Lawall, Marine Mattos, Lucas Vilela, Cássio Torres, Julia Paglis, Gabriel Micherif, Mauro Campello, Ana, Alexandre e Olavo;

Aos amigos de tantos lugares do Brasil que me abraçaram em São Carlos: Veronique Yamasaki, Jéssica Fernandes, Flávia Marcarine “Kátia”, Ana Luísa Figueiredo, Team: Bárbara Carmo, Jansen Faria e Cecília lindinha, Talita Heleodoro, Daniel Deminice, Gabriele Landim, Dyego Digiandomenico, José Eduardo Clarindo, Rodrigo Lima, Rodrigo Scheeren, Tuani Augusto, Lucas Melchiori, Rafael Oliveira “Azeite”, Guilherme Cuoghi, Juliana Medeiros, Rafael Golffinet, Paula Pacheco, Marina Lages, Gabriel

Teixeira, Nayara Benatti, Ana Luiza Gambardella “Céu”, Mariane Cardoso, Lorena Couto, Vinícius Murari, Juliana Martins;

À Bruna Krupinski e Eduarda Vinhadelli, pelo *plot twist* da vida;

Depois de três anos de estudo e pesquisa, nunca pensei que escrever os agradecimentos pudesse ser a tarefa mais difícil. Transformar em palavras todo crescimento, mudança e apoio que recebi durante o período da pós-graduação e mesmo antes dela foi, sem dúvida, o maior dos desafios da dissertação. Tenho grande sorte de ter tido a oportunidade de conviver com tantas pessoas incríveis.

Obrigada a todos que estiveram comigo, de perto e de longe, dividindo cada momento de alegria e também de aperto. Gosto sempre de lembrar que a felicidade só vale a pena quando é compartilhada.

SUMÁRIO

16 Apresentação

24 Introdução

PRÓLOGO

27 Juiz de Fora, origem e formação **1700 – 1869**

PARTE I

54 Juiz de Fora, “Princesa da Província” **1870 – 1889**

47 1 O lugar da ferrovia

65 2 As estradas de ferro em Juiz de Fora

65 2.1 Estrada de Ferro Dom Pedro II

75 2.2 Estrada de Ferro Leopoldina

79 3 Indústria incipiente e melhoramentos urbanos

88 4 Bernardo Mascarenhas e a energia elétrica

94 5 Nova planta cadastral e outros componentes de infraestrutura

PARTE II

97 Juiz de Fora, “Atenas Mineira” **1890 – 1909**

100 6 Plano Howyan

106 7 Largos e Praças: consolidação de espaços na área central

108 7.1 Largo da Alfândega, Praça Antônio Carlos

114 7.2 Praça da Imperatriz, Praça Dr. João Penido, Praça da Estação

121 7.3 Largo da União e Indústria, Largo do Riachuelo

123 7.4 Jardim Municipal, Parque Halfeld

130 8 Cidade e arquitetura na virada do século

PARTE III

138	Juiz de Fora, “Manchester Mineira” 1910 – 1929
141	9 Arquitetura Industrial em Juiz de Fora
148	9.1 Companhia de Fiação e Tecelagem Industrial Mineira
151	9.2 Companhia Têxtil Bernardo Mascarenhas
160	9.3 Companhia Industrial e Construtora Pantaleone Arcuri
167	9.4 Indústria e território: a influência das fábricas na forma urbana em Juiz de Fora
171	10 Impactos do pensamento higienista: moradia popular e saneamento urbano
171	10.1 A crise da moradia popular
177	10.2 Medidas de embelezamento e planos de saneamento
184	11 Eixos de expansão e crescimento de bairros
195	Conclusões
199	Referências Bibliográficas

LISTA DE FIGURAS

- 20** Figura 01 – Mapa de Juiz de Fora mostrando a delimitação do município
- 28** Figura 02 – Mapa mostrando a relação entre ocupação do território e altimetria da região central de Juiz de Fora
- 29** Figura 03 – Mapa ilustrando o Caminho Velho e o Caminho Novo
- 33** Figura 04 – Esquema mostrando o trecho da Estrada Nova
- 36** Figura 05 – Mapa da partilha das terras de Antônio Tostes
- 42** Figura 06 – Planta elaborada por Gustavo Dodt, 1860
- 43** Figura 07 – Planta elaborada por Gustavo Dodt, 1860, com suas propostas para a cidade
- 45** Figura 08 – Planta da Colônia D. Pedro II, 1859
- 46** Figura 09 – Colônia D. Pedro II, 1860
- 48** Figura 10 – Estação de Juiz de Fora
- 49** Figura 11 – Esquema da Rodovia União e Indústria em relação à Vila de Santo Antônio do Paraibuna e às estradas até então existentes
- 62** Figura 12 – Cidade Linear, de Arturo Soria y Mata (1886)
- 63** Figura 13 – Diagrama 3, representando uma seção da Cidade Jardim, Ebenezer Howard (1898)
- 64** Figura 14 – Estação Ferroviária da Cidade Industrial, Tony Garnier (1915)
- 67** Figura 15 – Igreja de Sant’Anna, no campo de mesmo nome, demolida para a praça em frente à estação da Estrada de Ferro Dom Pedro II
- 72** Figura 16 – Mapa mostrando as localidades de Juiz de Fora e Mariano Procópio
- 76** Figura 17 – Estação da Leopoldina
- 77** Figura 18 – Edifício Estação da Leopoldina
- 78** Figura 19 – Leitos das Estradas de Ferro Central do Brasil e Leopoldina
- 87** Figura 20 – Jardim Municipal e Fórum de Juiz de Fora, 1880
- 92** Figura 21 – Mapa indicando a localização da fábrica de Bernardo Mascarenhas
- 95** Figura 22 – Planta cadastral de 1883, elaborada por Cavalcanti

- 107** Figura 23 – Mapa com a localização dos espaços de largos e praças analisados
- 109** Figura 24 – A fotografia da década de 1890
- 110** Figura 25 – Desenho que ilustra a cidade de Juiz de Fora na virada do século XIX para o XX
- 111** Figura 26 – Parte da planta do antigo leito do rio Paraibuna, de 1895
- 111** Figura 27 – Em primeiro plano, o terreno onde foi aterrado o meandro do rio Paraibuna
- 112** Figura 28 – Praça Antônio Carlos e conjunto
- 113** Figura 29 – Esquema das etapas de ampliação do complexo da Tecelagem Mascarenhas
- 116** Figura 30 – A força policial postada na praça Dr. João Penido
- 117** Figura 31 – Cartão postal colorizado, inauguração da Estação Ferroviária, 1906
- 119** Figura 32 – Fotografia mostrando o alcance das águas na inundação de 1906
- 122** Figura 33 – Fotografia mostrando o alcance das águas na inundação de 1906
- 123** Figura 34 – Largo Riachuelo
- 124** Figura 35 – Chafariz do Parque Halfeld
- 125** Figura 36 – Esquina da Rua Direita (Rio Branco) e Rua da Câmara (atual Halfeld)
- 126** Figura 37 – Projeto do jardim da Praça Coronel Francisco Halfeld, autoria de Arcuri & Spinelli
- 127** Figura 38 – Chafariz e Pavilhão do Parque Halfeld, 1923
- 127** Figura 39 – Segundo Pavilhão do Parque Halfeld, provavelmente final da década de 1930
- 140** Figura 40 – Mapa da cidade de Juiz de Fora indicando principais fábricas da cidade em 1920
- 142** Figura 41 – Mapa de 2018 da cidade de Juiz de Fora indicando as fábricas a serem analisadas
- 144** Figura 42 – Mapa mostrando a Tecelagem Industrial Mineira em relação à ferrovia, rodovia União e Indústria e cachoeira Ribeiro da Cascata
- 147** Figura 43 – Tecelagem Industrial Mineira, 1964

- 148** Figura 44 – Tecelagem Industrial Mineira
- 149** Figura 45 – Mapa bairro Mariano Procópio
- 150** Figura 46 – Mapa bairro Mariano Procópio
- 153** Figura 47 – Fachada da Companhia Têxtil Bernardo Mascarenhas
- 153** Figura 48 – Selo da Companhia Têxtil Bernardo Mascarenhas
- 155** Figura 49 – Mapa indicando as moradias dos operários da Companhia Mascarenhas e da Construtora Pantaleone Arcuri
- 157** Figura 50 – Conjunto da Companhia Têxtil Bernardo Mascarenhas, provavelmente década de 1930
- 158** Figura 51 – Conjunto Mascarenhas durante incêndio de 1992
- 159** Figura 52 – Conjunto Mascarenhas e Praça Antônio Carlos, após remodelação de 2006
- 161** Figura 53 – Conjunto formado pelas instalações da firma Pantaleone Arcuri & Spinelli em sua primeira fase de organização
- 162** Figura 54 – Vista contendo as instalações da Companhia Mineira de Eletricidade, à direita
- 162** Figura 55 – Interior das oficinas da Construtora Pantaleone Arcuri & Spinelli
- 163** Figura 56 – Edifício sede da Construtora Pantaleone Arcuri, projeto de Rafael Arcuri, construído em frente ao Castelinho, década de 1920
- 163** Figura 57 – Imagem do edifício da Construtora Pantaleone Arcuri, 2013
- 165** Figura 58 – Ilustração do conjunto já na década de 1920
- 166** Figura 59 – Detalhe da junção das duas partes do conjunto e seu aspecto atual
- 166** Figura 60 – Fábrica de Carrocerias, em 1965, já com algumas modificações
- 181** Figura 61 – Um dos estudos feitos por Baêta e Brito com possíveis soluções de diques e canais
- 185** Figura 62 – Quantidade de construções populares por ano (1893 a 1930)
- 187** Figura 63 – Mapa dos principais fazendeiros loteadores e suas principais áreas de recorrência
- 190** Figura 64 – Planta do projeto para do Largo da Alfândega
- 190** Figura 65 – Gráfico de construções e aumentos em Juiz de Fora, 1923 x 1933

191 Figura 66 – Gráfico do calçamento de Juiz de Fora, 1923 x 1933

LISTA DE FIGURAS

- 91** Quadro 01 – Fábricas de tecidos instaladas em Minas Gerais entre 1872 e 1900
- 139** Quadro 02 – Municípios mais industrializados de Minas Gerais segundo o valor da produção (contos de réis) em 1907 e 1920
- 186** Quadro 03 – Principais fazendeiros loteadores e suas áreas de recorrência

APRESENTAÇÃO

O estudo aqui apresentado parte de uma indagação sobre a forma urbana da cidade de Juiz de Fora, Minas Gerais. A organização urbana atual do município e os elementos que a estruturam foi tema inicial das nossas reflexões: sua malha viária, a bem marcada ferrovia, a presença do rio Paraibuna e o histórico industrial da cidade, este último destacado em quase toda a bibliografia tradicional e muitas vezes ovacionado por ela. Na tentativa de entender como se deu a ocupação das várzeas do Paraibuna, a expansão urbana e a relação entre esses elementos, partimos de um eixo estruturador que nos parecia uma possível chave para entender os processos que levaram a essa forma: a ferrovia.

É sabido que Juiz de Fora cresceu à margem de importantes estradas (Caminho Novo, Estrada do Paraibuna e Rodovia União & Indústria) que fazem parte mais do imaginário social que da vida urbana cotidiana; o trem de ferro, no entanto, cruza a cidade diariamente, com seu apito e cancelas marcando e compondo a paisagem urbana. A ferrovia guia essa rotina até certo ponto e impõe limites físicos e sociais presentes em Juiz de Fora, que ainda procura solucionar problemas advindos dessa relação, como a transposição da linha férrea por grandes obras viárias, viadutos e mergulhões na área central e nos principais pontos de retenção de tráfego.

Esse elemento tão presente na forma urbana foi, portanto, escolhido como condutor da nossa investigação, atrelado ao estudo

da urbanização, entendida como processo social¹, considerando o método do materialismo histórico. Sobre o último, destacamos que

Lo decisivo es el aspecto sociológico de la transformación de material, dirigida hacia un fin, según *reglas de procedimiento instrumental*. Desde luego que por producción Marx no entiende solamente los procedimientos instrumentales de un individuo aislado, sino la *cooperación* de diversos individuos: la producción de la vida, tanto de la propia en el trabajo como de la ajena en la procreación, aparece ya igualmente como una relación doble: natural por una parte, y social por la otra; y es social en el sentido en que por ella se entiende la colaboración de varios individuos, sin que importe en qué condiciones, de qué manera ni con qué finalidad. De ello surge que un modo de producción determinado o un estadio industrial determinado siempre se halla unido a un modo de cooperación o a un estadio social determinados, y que esta propia manera de colaborar es una "fuerza productiva", de modo que la cantidad de las fuerzas productivas accesibles a los hombres determina el estadio social y, por consiguiente, siempre debe estudiarse y elaborarse la "historia de la humanidad" en conexión con la historia de la industria y del intercambio. (HABERMAS, 1981, p:3, realces do autor)

Essa conexão foi considerada ao longo da nossa investigação, através da articulação de questões a partir da história urbana que tenta lidar com a complexidade dos sistemas históricos. Para tanto nos apoiamos em LEPETIT (2001) que aponta duas maneiras de entendermos essa complexidade:

Por um lado, ela significa uma trajetória temporal em que cada sequência depende das precedentes, mas não as reproduz de forma idêntica: cada ponto de bifurcação vê o sistema impelido para novas condições pouco previsíveis, que abrem um novo espaço de possíveis, dos quais apenas um será atualizado na sequência seguinte. Por outro lado,

¹ REIS FILHO, N. G. *Evolução urbana do Brasil*. Editora da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1968.

podemos analisar a historicidade como um processo temporal complexo, no sentido de que o sistema vê seus elementos surgirem de uma pluralidade de tempos descompassados cujas modalidades de combinação geram mudança a cada instante. (LEPETIT, 2001, p:138)

Os elementos de uma cidade têm idades diferentes e para lidar com essa pluralidade de tempos descompassados nos parece fundamental ter em mente que “*a cidade não dissocia: ao contrário, faz convergirem, num mesmo tempo, os fragmentos de espaço e os hábitos vindos de diversos momentos do passado*” (LEPETIT, 2001, p:141).

A partir dessa articulação entre elemento chave e método foi possível perceber de maneira mais clara o recorte temporal a ser evidenciado: tomando a chegada dos trilhos em Juiz de Fora, na década de 1870, como ponto inicial e analisando o quadro histórico nacional, como suporte para compreender os processos que aconteciam tanto em Juiz de Fora como no restante do país, pareceu importante estudar o período que se estendeu até a chamada Revolução de 1930.

A nossa investigação compreende, então, o estudo das questões da forma urbana em Juiz de Fora de 1870 a 1929, analisando a urbanização a partir da implantação das linhas férreas e os rebatimentos disso na organização social, política, econômica e espacial da cidade. Buscamos apresentar os diversos agentes e acontecimentos históricos, tanto locais como nacionais, que porventura participaram dos processos que foram aos poucos construindo e modificando a cidade².

² Nos apoiamos no pensamento de Lefebvre (1972), entendendo o *urbano* como a forma social e a *cidade* como objeto espacial, a materialidade. Além das obras de Lefebvre, pode-se conferir o seguinte artigo que trata objetivamente dessa abordagem: ARAÚJO, J. A. *Sobre a cidade e o urbano em Henri Lefebvre*. GEOUSP: Espaço e Tempo (Online), n.31,

A partir do marco temporal, elucidaremos diferentes processos que organizaram a forma urbana e sua disposição no território, eixos de expansão e questões geomorfológicas que foram determinantes, como a presença do rio Paraibuna e características topográficas da região de mares de morros. Nosso estudo focaliza, dessa forma, a atual área central de Juiz de Fora e seus bairros adjacentes, como mostra a Figura 01.

Anexo Nº 2
Lei Complementar Nº ____/2015
Plano Diretor Participativo
Juiz de Fora
ORDENAÇÃO DO TERRITÓRIO

FONTE: Base Cartográfica Municipal de Juiz de Fora.
 EXECUÇÃO: Equipe Geoprocessamento da SEPLAG/SSPLAT
 NOME DO ARQUIVO: PDP_JF_2015_Ordenação do Território MKO
 DATA: Outubro, 2015.

Figura 01 - Mapa de Juiz de Fora mostrando a delimitação do município e seus distritos. O quadrado branco destacado no distrito sede compreende a nossa área de estudo. Fonte: Base cartográfica da Prefeitura Municipal de Juiz de Fora, 2015.

Organizamos a estrutura desta dissertação em quatro partes, agrupando as discussões a partir do arco temporal: Prólogo (1700-1869), Parte I (1870-1889), Parte II (1890-1909) e Parte III (1910-1929), com os respectivos capítulos, que serão apresentados na Introdução.

Mesmo que este estudo seja uma história urbana de Juiz de Fora, algumas temáticas abordadas são similares aos processos que aconteceram em diversas cidades do Brasil e também da América Latina, como foi o advento da ferrovia, importante complexo tecnológico e territorial que fez parte de vários projetos nacionais durante o século XIX e XX. Esses quadros, no entanto, são citados brevemente, visto que nosso objeto principal é o município de Juiz de Fora.

Apesar disso, nos esforçamos para apresentar e referenciar trabalhos que podem ser consultados para maior aprofundamento das questões colocadas, como as particularidades do quadro econômico e industrial da cidade, ou mesmo questões relacionadas à moradia, para exemplificar alguns. Também outras temáticas são colocadas de maneira objetiva, como o histórico das ferrovias, sua importância para o projeto de nação e seus impactos na estrutura capitalista, tema central de investigação de muitos pesquisadores e, nesta dissertação, tema referenciado a partir dos estudos de LANNA (2002)³.

Durante a pesquisa levantamos fontes bibliográficas tradicionais sobre a história de Juiz de Fora, como as obras de ESTEVES; LAGE (1915), OLIVEIRA (1966) e LESSA (1985). Essas publicações, apesar de reunirem uma notável quantidade de dados e fatos

³ Os artigos reunidos para a realização do concurso de Livre Docência da FAU.USP, *Ferrovias, Cidades e Trabalhadores, 1870 – 1920*, foram importantes referências para a compreensão das mudanças na sociedade brasileira a partir do estudo das ferrovias.

históricos da cidade a partir do levantamento de documentos da Câmara Municipal e outros arquivos, possuem discursos por vezes enviesados, ora louvando, ora diminuindo acontecimentos ou mesmo figuras públicas. Confrontamos essa bibliografia tradicional com pesquisas acadêmicas que versam sobre os temas abordados e podemos destacar que a maior parte dos trabalhos consultados não são dos campos disciplinares da Arquitetura e Urbanismo, sendo a maior parte dos campos da História e da Geografia

Queremos destacar a importância da investigação a partir desses outros campos do conhecimento, entendendo que os processos para entender o urbano e a cidade perpassam diversas áreas disciplinares e o estudo transdisciplinar se faz, portanto, imprescindível. Entretanto, observamos que os trabalhos indicados possuem poucas traduções gráficas dos fenômenos estudados, ou seja, muitos dos trabalhos consultados dedicam pouco ou nenhum espaço aos mapas, esquemas e imagens que, a nosso ver, são importantes instrumentos de compreensão e organização dos dados e ideias. Ocorre, também, a reprodução de desenhos e plantas sem um rigor de representação; autores que sobrepõem várias informações a partir de mapas e desenhos já modificados, dificultando a leitura daqueles que não conhecem Juiz de Fora e não estão familiarizados com sua geografia, por exemplo.

Mas entendemos os limites de cada campo e de cada trabalho, também as dificuldades quando precisamos situar um objeto que para o pesquisador é tão familiar; por vezes esquecemos que o leitor pode ser um desconhecido visitante. Conscientes disso, fizemos o esforço de organizar e apresentar os dados da pesquisa, textuais e gráficos, de maneira clara e objetiva, pensando nos diferentes leitores que porventura percorrerão estas páginas.

Procuramos, ainda, apontar as mudanças dos nomes de ruas, ferrovias, localização de bairros e áreas que, ao longo do período estudado, foram se alterando; tais mudanças dificultam a compreensão de alguns fatos, como as estações ferroviárias e locais (bairros, regiões) que tiveram seus nomes alterados, provocando deslizes em alguns trabalhos que acabam referenciando de forma equivocada determinadas localidades.

Por fim, gostaríamos de apontar que as escolhas metodológicas, referenciais teóricos e bibliográficos, assim como as citações e imagens utilizadas corroboram a construção do nosso posicionamento crítico frente ao que nos propomos pesquisar.

INTRODUÇÃO

São diversas as possibilidades de organização de uma pesquisa. Podemos estruturá-la a partir de temáticas gerais, cronologia de fatos, isolar teoria e objeto; diferentes procedimentos metodológicos que, quando escolhidos, também demonstram como se deu o entendimento e a construção de um processo de investigação.

Esta dissertação versa sobre um período da história urbana de Juiz de Fora. Nos pareceu, portanto, adequado contá-la a partir de sua cronologia – mesmo que algumas temáticas sejam retomadas a partir de outras décadas, como é o caso das questões de saneamento, por exemplo.

Com exceção do *Prólogo (1700 – 1869)*, todas as outras três partes – *Parte I (1870 – 1889)*, *Parte II (1890 – 1909)*, *Parte III (1910 – 1929)*, compreendem a análise do arco de duas décadas, o que nos permitiu relacionar, de certa forma, as discussões que aconteciam na cidade com as mudanças políticas assistidas no país, como o fim do Império e o início do período Republicano e os rebatimentos do pensamento higienista da virada do século.

Utilizamos o *Prólogo* para localizar o objeto (Juiz de Fora) a partir de breve explanação sobre os fatores que consideramos fundamentais para entendermos a década de 1870 e a chegada da Estrada de Ferro Dom Pedro II (Central do Brasil). Isso porque já havia importantes processos acontecendo, como a abertura da Rodovia União & Indústria e as disputas políticas que podiam ser percebidas no território. O *Prólogo (1700 – 1869)* versa sobre a conjuntura nacional e estadual que deu origem às primeiras

ocupações da região de Juiz de Fora, a abertura dos caminhos que foram essenciais para seu crescimento e localiza as principais figuras políticas que atuaram diretamente na forma urbana, como Fernando Halfeld e Mariano Procópio.

A partir do entendimento da gênese de Juiz de Fora e do campo de disputa, adensamos algumas discussões na *Parte I (1870 – 1889)*, que partem do advento da ferrovia: a chegada dos trilhos da Estrada de Ferro Dom Pedro II e da Estrada de Ferro Leopoldina, a implantação das estações ferroviárias e sua influência na forma urbana enquanto polos atrativos de indústrias e outros serviços, como hotéis e comércio; assim como outras necessidades de infraestrutura, diretamente relacionados a esse novo eixo de ocupação que se dá em direção às estações quando podemos notar, também, as dificuldades de habitar uma região de várzeas pantanosas, como é o caso dos terrenos da região central da cidade.

Ainda nesse período percebemos o surgimento dos primeiros estabelecimentos industriais e o investimento de parte da burguesia em melhoramentos, como foi o caso de Bernardo Mascarenhas, industrial que estava à frente da implantação da primeira usina hidrelétrica da América Latina, a Usina de Marmelos. A energia elétrica seria uma importante alavanca para a indústria em Juiz de Fora.

A mudança estrutural estabelecida a partir da instauração da República permitiu maior autonomia administrativa ao município, antes dependente do Governo Provincial, a quem a Câmara Municipal devia “*rigorosa obediência aos seus dispositivos*” (OLIVEIRA, 1966, p.97). Essa maior liberdade de tomada de decisões pode ser percebida no decorrer da *Parte II (1890 – 1909)*, quando são realizadas maiores obras de infraestrutura, como o emblemático *Plano Howyan*, e outras medidas de *embelezamento urbano*;

investimentos na cidade que vai se tornando, aos poucos, um dos principais centros industriais do estado de Minas Gerais. Nesse período analisamos a consolidação de alguns dos espaços urbanos que ainda hoje são importantes símbolos de Juiz de Fora, como a *Praça Antônio Carlos*, a *Praça da Estação*, o *Largo do Riachuelo* e o *Parque Halfeld*.

A *Parte III (1910 – 1929)* trata do período de prosperidade industrial de Juiz de Fora, quando a cidade recebe o apelido de *Manchester Mineira*, utilizado pela bibliografia tradicional para ilustrar a fase de consolidação de muitas indústrias e a afirmação de Juiz de Fora como polo industrial de Minas, ao menos naquele começo de século. Os impactos desse crescimento industrial ficam mais evidentes: como a implantação de fábricas modifica a forma urbana e demanda infraestrutura; e também o agravamento da crise de moradia – sustentada por resoluções municipais ineficazes e abuso de locadores loteadores (fazendeiros latifundiários, na sua vasta maioria).

Na última parte apresentamos nossas conclusões do estudo realizado sobre as questões ligadas à forma urbana em Juiz de Fora no período delimitado. Utilizando a ferrovia como ponto de partida e guia e a urbanização como processo que engloba esse trajeto pretendemos acompanhar os eventos que pudessem estar relacionados com as transformações urbanas, consolidação de espaços e ocupação desse território, destacando alguns discursos que direcionavam essas dinâmicas.

PRÓLOGO

Juiz de Fora, origem e formação

1700 – 1869

Localizado na mesorregião da Zona da Mata Mineira, o município de Juiz de Fora se encontra às margens do rio Paraibuna e a configuração hidrográfica do seu território é um dos fatores que contribuiu para o processo de ocupação, dados os grandes terrenos de declividade menos acentuada (Figura 02). A história de Juiz de Fora está intimamente ligada aos vários caminhos, como: o Caminho Novo; a Estrada Nova do Paraibuna; a Rodovia Companhia União e Indústria e a Estrada de Ferro Dom Pedro II.

A descoberta de ouro na Província de Minas Gerais, no século XVIII, levou a criação de estradas que ligassem as áreas mineradoras ao litoral do Rio de Janeiro. O Caminho Novo (Figura 03), aberto em 1703 por Garcia Rodrigues Paes, e concluído em 1709 por Domingo Rodrigues Fonseca, partia da Borda do Campo – atual cidade de Barbacena - e atravessava a Serra da Mantiqueira, até o Rio de Janeiro, diminuindo a distância até a Serra do Mar (ESTEVES; LAGE, 1915).

Graças ao Caminho Novo, o Rio cresceu e enriqueceu. Por ele, Minas Gerais enviava-lhe ouro, víveres e soldados para livrarem os cariocas das cobiçosas ocupações estrangeiras; e o Rio enviava a Minas sal, civilização, cobradores de impostos e soldados para esfriarem seus patriotas esquentados. (...) Dentro em pouco, o Caminho Novo não servia apenas de ligação entre Vila Rica e Rio de Janeiro. As mercadorias europeias, desembarcadas no Rio, eram levadas, por ele, em tropas de mulas, até Mato Grosso e Goiás, mil-e-oitocentos quilômetros distantes do porto de desembarque! (LESSA, 1985, p:18)

Figura 02 - Mapas mostrando a relação entre ocupação do território e altimetria da região central de Juiz de Fora. A parte mais clara da figura indica as várzeas ao longo do Rio Paraibuna. Podemos perceber como se dá de maneira mais intensa a ocupação desses vales.

Acesso: janeiro, 2019.

Fonte: <http://pt-br.topographic-map.com/places/Juiz-de-Fora-4005965/> e Google Earth.

Figura 03 - Mapa ilustrando o Caminho Velho, ligando Paraty à região das minas, e o Caminho Novo, que passa por Juiz de Fora e atravessa a Serra da Mantiqueira, encurtando a distância e ligando Minas Gerais à Corte Portuguesa, no Rio de Janeiro.

Acesso: dezembro, 2018.

Fonte: <http://revistasanatoriogeral.com.br/canal-a-estrada-real-por-reconto/>

Desde aqui é notável a importância do Caminho Novo, tanto para os pontos que liga quanto para o que se desenvolveu em seu percurso. A Coroa Portuguesa concedeu várias sesmarias ao longo do caminho para estimular a ocupação de suas margens; além de pagar tributo à Coroa, o sesmeiro deveria plantar roças, para fornecer alimento aos tropeiros, e cuidar do trecho do Caminho Novo, sob o risco de perder sua concessão caso não o fizesse.

A sesmária, concedida ao Alcaide-Mor do Rio de Janeiro, Tomé-Correia Vasquez, em 1º de junho de 1708, contempla hoje os bairros de Santa Teresinha, Bandeirante e Betânia, sendo uma das primeiras ocupações da região de Juiz de Fora, onde ergueu-se um dos primeiros casarões da cidade. O mestre de obras Pedro Duval foi contratado pelo Alcaide para construir o sobrado ainda hoje existente na Avenida Alencar Tristão, nº 270.

Pedro Duval – o primeiro pedreiro que por aqui trabalhou – construiu direito, pois o casarão, depois de ter servido ao Alcaide, foi quartel durante quarenta-e-dois anos e, após mais de 270 anos de maus tratos, ainda está de pé (...) Este sobrado da Tapera foi o primeiro prédio de verdade, coberto de telhas, construído em Juiz de Fora. (LESSA, 1985, p:25)

De acordo com LESSA (1985, p:25), a primeira menção que se faz da região como sendo *Juiz de Fora* ocorre após a negociação de uma sesmária, em 4 de setembro de 1713, quando “*João de Oliveira vendeu ao dr. Luís Fortes Bustamante e Sá, Juiz de Fora da cidade do Rio de Janeiro, uma légua de terras em quadra no Caminho Novo das Minas (...)*” (LESSA, 1985, p:26).

Após essa negociação, os viajantes começaram a designar o local como “SESMARIA DO JUIZ DE FORA”. Segundo o pesquisador nosso contemporâneo Alexandre Delgado, um mapa de 1718 já inclui o nome de “JUIZ DE FORA” como locativo. Em 1719 já vemos aparecer “JUIZ DE FORA” como indicação locativa, em documento oficial de 1º de agosto: uma determinação do Governador Conde de Assumar, recomendando que “todos os moradores do Caminho Novo” “tivessem mantimentos prontos para as tropas de cavalos que vêm para estas minas, assim para os cavalos como para os soldados”. (...) E enfatizava os trechos principais: “... desde a Serra do Mar até José Severino...”, “desde José Severino até os Três Irmãos”, “... dos Três Irmãos até o JUIZ DE FORA”, “... desde o Juiz de Fora até o

Azevedo" "... desde o Azevedo até a Borda do Campo" (Barbacena). (LESSA, 1985, p:26)

Durante o século XVIII as terras foram sendo compradas, vendidas, trocadas e arrendadas por portugueses, espano-lusitanos, comerciantes do Rio de Janeiro, civis, todo tipo de gente; pontes foram construídas ao longo do Caminho Novo, assim como outras pequenas melhorias. Nesse período, a família Vidal⁴ adquire boa parte das sesmarias da região e prospera, sendo uma das principais referências do local.

Com o fim do ciclo do ouro e expansão da economia cafeeira novas necessidades vão sendo criadas. O transporte de cargas, antes feito por burros, passa a ser realizado por carros de transporte, exigindo melhorias na ligação entre Vila Rica e o Rio de Janeiro, optando o Governo de Minas Gerais por construir uma nova estrada, contratando para isso o engenheiro prussiano Heinrich Wilhelm Ferdinand Halfeld.

O engenheiro, aos vinte e oito anos, desembarca em terras baianas em 1825, acompanhado da esposa Dorotéia. Entre 1830 e 1834, trabalha em Minas Gerais contratado pela *Saint John del Rey Mining*, e depois nas minas do Gongo-Soco, do Barão de Cocais. Halfeld vem para Juiz de Fora devido à Lei N. 18 de 01 de abril de 1835, do Governo Provincial mineiro, cuja ementa "*regula a construção de novas estradas e pontes; estabelece taxas itinerárias e*

⁴ Em 1737, Antônio Vidal, europeu filho de mãe portuguesa e pai espanhol, já havia declarado em documento oficial que possuía uma roça no Caminho Novo. O luso-espanhol casou-se com a brasileira de Irajá, Teresa Maria de Jesus e o primogênito do casal, o futuro doutor Antônio Vidal de Barbosa Lage, que estudou em Lisboa, seria o tronco local da família Barbosa Lage (LESSA, 1985). Os descendentes da família Vidal Barbosa Lage estiveram ligados ao setor cafeeiro de Minas Gerais, com grande influência política, financeira e social. Um dos nomes mais notórios viria a ser o de Mariano Procópio Ferreira Lage, importante figura da elite local que será melhor apresentado no decorrer do trabalho.

*contém diversas providências para levar-se a efeito a referida construção.”*⁵

Com a intenção de transformar o tortuoso Caminho Novo em uma estrada carroçável,

[...] o Presidente de Minas, doutor Alexandre Siqueira, assina, por indicação do Barão de Cocais, a nomeação de Fernando Halfeld para Engenheiro da Província, com o ordenado de setecentos mil réis por trimestre. E, logo, lhe determina a construção de uma nova estrada que tornasse mais fácil a comunicação entre a capital Ouro Preto e a divisa do Rio de Janeiro, na ponte do Paraibuna. (LESSA, 1985, p:39)

A Estrada Nova do Paraibuna⁶ foi inaugurada em 1838 e agregava grande parte do trajeto do Caminho Novo. Ao passar pela região de Juiz de Fora (Figura 04), vindo de Vila Rica para o Rio de Janeiro, Halfeld altera o trajeto da estrada:

Ao atingir a ainda não existente Benfica, abandonou-o [Caminho Novo], atravessou o rio Paraibuna e agora, pela margem direita, traçou a rua Bernardo Mascarenhas, afastou-se da grande volta pela Gramma do outro lado do rio, e, para fugir aos pântanos, subiu o Morro da Glória (formando a Avenida dos Andradas, de forte rampa), contornou a imensa lagoa de 50.000 metros quadrados que havia no local do largo Riachuelo e, numa impressionante reta de cerca de três quilômetros (...) subiu até o Alto dos Passos. Dali, pendeu para a esquerda e, agora descendo em curvas sobre curvas pela Graminha, até alcançar novamente o rio, reatravessou-o no local da hoje

⁵ Leis Mineiras. *Arquivo Público Mineiro*. Acesso: maio, 2018. Disponível em: http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/leis_mineiras/brtacervo.php?cid=153&op=1

⁶ Sobre os investimentos para a construção da Estrada, Lessa (1985, p:39) nos aponta o seguinte fato: *“Para sua concretização, dispunha Minas da importância de quatro mil libras esterlinas, empréstimo inglês. Vejam como vem de longe a incoerência! Minas Gerais que possuía as maiores minas de ouro do mundo, precisou fazer um empréstimo com país estrangeiro, para construir uma estrada com mãos escravas...”*.

Ponte do Zamba e retomando o Caminho Novo, seguiu (...)
(LESSA, 1985, p:39)

Figura 04 – Esquema mostrando o trecho da Estrada Nova, que segue em linha reta na atual área central de Juiz de Fora, em relação ao Caminho Novo, ao rio Paraibuna e às outras localidades. Fonte: LESSA, 1985, p:40, com elaboração da autora, 2018.

Em seu trecho de reta consolidou-se um dos principais eixos de ocupação da cidade - a atual avenida Barão do Rio Branco, provocando o abandono progressivo da margem esquerda do rio, próximo ao Caminho Novo (LESSA, 1985, p:39), viabilizando a formação do povoado de Santo Antônio do Paraibuna.⁷

Quando da permanência de Halfeld na região durante a abertura da estrada, o engenheiro hospedou-se na fazenda da família Tostes, sendo o patriarca Antônio Tostes conhecido tenente que enriqueceu nos bons tempos da mineração de ouro em São João del Rei. Possuidor de grandes fazendas e sesmarias em Juiz de Fora, o tenente era dono das terras onde hoje encontra-se a área ocupada pelo centro da cidade e alguns bairros adjacentes. Naquela época, por volta de 1836, Halfeld e sua família moravam em Ouro Preto, em imensa casa, e o engenheiro era

[...] proprietário de terrenos em Cocaís e senhor de trinta escravos escolhidos a dedo e a dente. E seis filhos brasileiros. Halfeld, com o pensamento voltado para a várzea [das terras de Tostes] que o fascinava, de cinco quilômetros de comprimento por quase dois mil metros de largura, situada entre o morro sobranceiro e o transbordante rio – diz a tradição oral – comentara: - Bonito lugar para se construir uma cidade! (LESSA, 1985, p:42)

Falece, em 1839, Dorotéia, a primeira esposa de Halfeld, deixando o marido e 8 filhos. Halfeld, então com quarenta e quatro anos, casa-se com a filha de Antônio Tostes, a fazendeira e herdeira

⁷ Em 1850, o povoado foi elevado à categoria de vila, ainda com a denominação de Santo Antônio do Paraibuna. A região de Juiz de Fora, assim como todas as cidades na Zona da Mata mineira, tem origem no desmembramento de outra cidade. Isto é, o novo núcleo se separa de uma cidade à qual pertencia para formar uma nova cidade; Juiz de fora se desmembrou de Barbacena, que se desmembrou de São João Del Rei que, por sua vez, se desmembrou de um dos três primeiros municípios criados no estado, Villa Rica, atual Ouro Preto. GOVERNO de Juiz de Fora. *Dicionário escolar*. Juiz de Fora: Acervo Cultural, 2000.

Cândida, ela com dezoito anos. Ao morrer, o tenente Tostes deixa repartidas suas terras para os doze filhos, cada um com faixa paralela, transversal à Estrada Nova, com aproximadamente quatrocentos metros. (Figura 05)

Halfeld, casado, pela segunda vez, com uma das herdeiras (Cândida), confeccionou um croqui das doze faixas de terra, trabalho de engenharia que foi, em 1883, cuidadosamente reproduzido em cores, pelo topógrafo Júlio César Pinto Coelho, irmão da terceira esposa de Halfeld. (LESSA, 1985, p:34)

Para Cândida fica a faixa de nº 5 e Halfeld posteriormente adquire também a faixa de nº 6 e parte da faixa nº 10. A partir da construção e inauguração da Estrada Nova, o arraial começou a formar-se à sua margem, à direita do rio Paraibuna, sendo desprezada sua margem esquerda e a várzea da Fazenda Velha, no lugar chamado *Juiz de Fora*.

“Devido ao baixo valor das terras e à perspectiva de dinamização do núcleo urbano sob sua hegemonia política, Halfeld doou terrenos para serem utilizados nos eixos básicos para a expansão da malha urbana” (LEITE, 2008, p:44), abriu ruas e previu loteamentos, de maneira que o povoado se estruturou às margens da Estrada Nova demonstrando as intenções do engenheiro como agente de formação do espaço.

Figura 05 – Mapa da partilha das terras de Antônio Tostes. O trecho da Estrada Nova, aberta por Halfeld, configura a atual Avenida Barão do Rio Branco, uma das principais vias da cidade de Juiz de Fora. No alto, à esquerda, está destacada a Capela, atual Catedral Metropolitana. O mapa foi rotacionado para que o norte fique apontado para cima, seguindo o modelo cartográfico convencional. Fonte: LESSA, 1985, p:35.

Progredindo assim, graças, pelo que se viu, à iniciativa dos habitantes do arraial, à frente dos quais se destacavam os filhos de Antônio Dias, Henrique Halfeld, José Ribeiro de Rezende e José Antônio da Silva Pinto, era de prever, desde então, o futuro da localidade e a sua breve emancipação. De fato, a 31 de maio de 1850, pelo art. 8º da Lei Provincial nº 472, era êle elevado à categoria de vila, com a denominação de Santo Antônio do Paraibuna. (OLIVEIRA, 1966, p:44)

A cafeicultura se desenvolveu fortemente na região e seu reflexo foi sentido na transformação e crescimento da malha urbana; as produções das fazendas se concentravam ali para depois serem transportadas para o Rio de Janeiro. Tanto em Minas Gerais quanto em São Paulo, o ciclo do café

[...] Tem como uma de suas características marcantes a ideia de modernização dos barões do café, que se traduziu em investimentos industriais e financeiros, repercutindo, desta forma, na urbanização das cidades por eles escolhidas para seus investimentos. (ABDALLA, 2000, p:7)

Em meados de 1850, outro eixo de expansão urbana começa a ser estruturado e incentivado pelo empresário e Comendador Mariano Procópio Ferreira Lage: a Rodovia Companhia União e Indústria.

Na década de 1850, a vila continuava a progredir, aumentava a população, novas ruas eram abertas e as rendas municipais cresciam. Interessado pelo progresso local, coube ao juiz municipal, dr. José Feliciano Dias de Gouvêa, *“apresentar e defender, ali [em Assembleia], o projeto que elevou a vila à categoria de cidade*⁸*, com a*

⁸ Segundo Oliveira (1966, p: 40), *“A população do Município era então de 27.722 pessoas, assim divididas: brasileiros, 11.176; estrangeiros, 118; escravos, 16.428. A fonte onde colhemos êstes dados (ata da sessão da Câmara Municipal de 27 de outubro de 1855) não esclarece qual era a população da vila nem a dos demais distritos em separado. Apenas,*

denominação de Cidade do Paraibuna, logrando vê-lo aprovado e transformado em lei, sob o nº 759, em 2 de maio de 1856” (OLIVEIRA, 1966, p:28).

Alguns meses antes, Mariano Procópio Ferreira Lage, fixando residência na localidade, (...) havia tomado a iniciativa de fundar a “Sociedade Promotora dos Melhoramentos Materiais da Vila de Santo Antônio do Paraibuna e do seu Município”. Para isso, reuniu, a 7 de setembro de 1855, “grande número de pessoas mais ilustradas, residentes na vila e nos subúrbios”, e “dirigiu-lhes um luzido discurso, em que patenteou os seus nobres sentimentos de patriotismo e desejo para o progresso não só dos melhoramentos materiais de novo vasto Império, como particularmente para os que tocam mais de perto a órbita, atenção e zêlo da sociedade e que são relativos ao engrandecimento desta vila e de seu Município.” (OLIVEIRA, 1966, p:29)

Parece, entretanto, que a sociedade teve efêmera duração já que não se encontram provas de sua atuação, “*sendo certo, porém, que todos os seus diretores (...) agiram isoladamente com esse objetivo*” (OLIVEIRA, 1966, p:29).

Mariano Procópio Ferreira Lage, nascido em Barbacena, aos 23 de junho de 1821, foi um engenheiro e político brasileiro. Eleito deputado provincial em 1861 e representante de Minas Gerais na Assembleia Geral do Império entre 1861-1864 e 1869-1872, o mineiro fundou a Companhia União e Indústria, com a qual projetou e construiu a Estrada União e Indústria, ligando Petrópolis a Juiz de Fora. Fundou também a Colônia D. Pedro II (1858) para imigrantes germânicos que foram trabalhar na construção da rodovia, e ainda a Escola Agrícola União e Indústria (1869).

em ofício dirigido ao governador da Província, esclarece que ‘êste Município se compõe de cinco Freguesias, nove Distritos e cinquenta e seis Quarteirões...’.

Ocupou diversos cargos públicos de relevância, como o de Diretor da Estrada de Ferro Dom Pedro II (posteriormente Estrada de Ferro Central do Brasil), sucedendo o Engenheiro Sobragi, e, também, Diretor das Docas da Alfândega. (...) Foi membro da delegação brasileira à Exposição Universal de Paris, em 1867. (BASTOS, 1991, p:16)

O pai de Mariano Procópio, Capitão Mariano José Ferreira, vendo as inclinações do filho pela ciência e tecnologia, concedeu-lhe uma viagem de estudos para a Europa. Mariano, entusiasmado pelo que tinha visto e cheio de planos a realizar no Brasil, e sabendo do avanço tecnológico nos Estados Unidos da América, transferiu-se para lá.

Um outro mundo abriu-se à sua visão e à sua percepção e, entre tantas novidades, duas, sobretudo, o empolgaram porque vinham ao encontro do projeto que o pai há muito alimentava da construção de uma estrada de rodagem: o novo processo de pavimentação do leito de estradas e o sistema de cobrança de pedágios. No primeiro caso, tratava-se da descoberta feita por Mac Adam⁹, na Escócia, de uma mistura de cascalho e piche para revestir o leito de velhas estradas, que passaram a receber o nome, então, de macadame. No segundo, a possibilidade de manutenção de uma estrada pela cobrança de pedágio nas modalidades de uma taxa para trânsito e da cobrança de transporte. Além disso, ficou muito interessado, também, com as mais recentes novidades acerca de ferrovias. (BASTOS, 1991, p:15)

O Comendador tinha grande amizade com Dom Pedro II e, por isso, conseguia concessões privilegiadas do Imperador.

⁹ John Loudon Mac Adam nasceu e faleceu na Escócia (1759 - 1836). Foi o inventor do sistema de construção de estradas e ruas, consistindo em abrir nelas uma cavidade abaulada, igualmente alta em toda a sua largura (caixa de estrada), preenchida com uma camada de pedra britada, recoberta com uma camada de saibro, calcada com o rolo ou cilindro, formando um corpo sólido e compacto. De seu nome surgiram as palavras macadame, macadamização e o verbo macadamizar. (BASTOS, 1991, p:22)

Proprietário da Fazenda Fortaleza de Sant'Ana em Goianá, na época município de Rio Novo, sentia dificuldades no escoamento dos seus produtos mesmo após a construção do Caminho Novo e da Estrada do Paraibuna. Preocupado em estabelecer uma boa via de comunicação [...] dirigiu-se ao Governo Imperial com um relatório completo (após estudos realizados nos Estados Unidos e no Velho Mundo) e bem fundamentado de todas as suas pretensões. (LEITE, 2008, p:47)

Com a concessão em mãos, Mariano Procópio inicia as obras de uma nova rodovia em 1856, sendo inaugurada em 1861. A Rodovia União e Indústria “*foi a primeira estrada macadamizada do continente, com 144 quilômetros de extensão, dos quais 44 em Minas Gerais e o restante na província Fluminense*” (LEITE, 2008, p:47). Entre 1858 e 1868, aproximadamente 68% de toda produção de café exportada de Minas Gerais passou pela rodovia e a cidade se consolidou como entreposto comercial.

A estrada União e Indústria foi de suma importância por diversos aspectos, tanto do ponto de vista de localização estratégica como também econômico, político e social. [...] No entanto, entre os motivos cogitados para o fracasso da estrada [...] listam-se alguns principais: (1) renda pouco compensadora, aquém das expectativas; (2) avanço e possível concorrência da Estrada de Ferro Dom Pedro II; (3) subida de Mariano Procópio à presidência da Estrada de Ferro Dom Pedro II, em 1864; (4) falecimento de Mariano Procópio, prematuramente, em 14 de fevereiro de 1872. (LEITE, 2008, p:49)

Entre Mariano Procópio e a elite local, representada pela figura de Halfeld, criou-se uma concorrência pelo controle político da cidade; enquanto o primeiro implementava uma urbanização moderna em suas terras, este promovia a ocupação da várzea, na cidade “velha”. Assim como Halfeld, Mariano Procópio abre sua estrada de maneira favorável aos seus interesses.

Ao traçar a rodovia, Mariano Procópio aproveitou parte da Estrada do Paraibuna até o Largo da União e Indústria [atual Largo do Riachuelo], onde traçou uma reta de 1km com ângulo de 45° formando as atuais Avenida Getúlio Vargas e Rua Osório de Almeida. Afastou sua rodovia da “cidade de Halfeld”, além disto, a Estação¹⁰ ficava no pouso Rio Novo [nas terras de Mariano] até então fora do perímetro urbano. Este isolamento incomodou em demasia os habitantes da cidade, contudo o Comendador alegava que evitava desconfortos para a população, especialmente porque no futuro a rodovia se tornaria leito ferroviário. (LESSA, 1985, p:73)

Em 1860, Halfeld sugeriu a contratação do engenheiro alemão Gustavo Dodt para a elaboração do primeiro plano urbano de Juiz de Fora (Figura 06 e 07). “*Dodt elaborou a terceira planta da cidade (havia as plantas de 1844 e 1853, ambas de Halfeld). Ele não se limitou a desenhar as ruas que existiam, projetando um novo arruamento, elaborando basicamente um plano viário*” (LESSA, 1985, p:75).

A rodovia aparece como Rua Dom Pedro II, já visando à expansão da ocupação em direção ao rio. [...] Também são projetadas duas ruas paralelas à Rua Direita, as ruas do Comércio (atual Batista de Oliveira) e Santo Antônio com início num cemitério que nunca existiu. Previa ainda a construção de uma avenida sobre o Córrego Independência e a construção da Praça da Constituição (atual Praça Presidente Antônio Carlos) [...] Propunha também um caminho para o bairro São Mateus [...], porém ignorava as terras de Mariano Procópio. (LESSA, 1985, p:75)

¹⁰ A estação citada é a Estação Rio Novo, inaugurada em 1876, antes da conclusão do trecho da Rodovia União e Indústria. O nome atual, Estação Mariano Procópio, foi dado em homenagem ao Comendador. A estação está na zona urbana de Juiz de Fora, mas antigamente ficava em terras cedidas pela quinta (fazenda) do Comendador. OLIVEIRA, 1966.

Figura 06 - Planta elaborada por Gustavo Dodt, 1860, incorporando o traçado diagonal da Rodovia União e Indústria, contrastando com a malha ortogonal, sendo a longa traça vertical a então Rua Direita, trecho da Estrada Nova. O encontro das vias dá-se no ponto que era conhecido como Largo da União e Indústria, hoje Largo do Riachuelo, no alto do mapa. Acesso em: abril, 2018. Fonte: Maria do Resguardo. <http://www.mariadoresguardo.com.br/2015/11/primeira-planta-de-juiz-de-fora-do.html>

Figura 07 - Planta elaborada por Gustavo Doldt, 1860, com suas propostas para a cidade. A planta foi redesenhada para tornar legível as marcações e legenda do que foi levantado e também das propostas apresentadas.

Fonte: DOLDT, 1860, elaborado pela autora, 2018.

Apesar da relação por vezes tortuosa entre Mariano Procópio e a Cidade do Paraibuna, que OLIVEIRA (1966, p:46-47) destaca através de relatos dos conflitos e ataques que a Companhia União e Indústria constantemente recebia da Câmara Municipal,

Nada contribuiu mais para o progresso de Juiz de Fora, nos primeiros anos da formação da cidade, do que a estrada União e Indústria, magnífica rodovia que Agassiz, (...) em 1865, considerou "célebre tanto pela sua beleza como pela sua execução", classificando-a como uma das melhores do mundo. (OLIVEIRA, 1966, p:45)

Procópio, além de fundar a Companhia União e Indústria responsável pela construção da rodovia de mesmo nome, trouxe outras benesses para o município, como "*a Colônia Pedro II, além de escolas, oficinas, etc., devendo ser considerado um dos seus fundadores*" (OLIVEIRA, 1966, p:48).

Se Mariano Procópio, ao iniciar as obras da União e Indústria, não tivesse estabelecido em Juiz de Fora uma colônia de imigrantes, é certo que a cidade não poderia ter-se beneficiado tão rapidamente do surto de progresso que a nova estrada lhe deu, transformando simples aldeia como tantas outras existentes na Província num empório para o qual convergiam logo as atenções da Metrópole e dos estrangeiros que a visitavam. (OLIVEIRA, 1966, p:48)

Segundo o relato de OLIVEIRA (1966, p:48), a Câmara Municipal entendeu que fazia injusta ou exagerada companhia contra Mariano Procópio e que, portanto, " *julgou acertado tratá-lo com mais consideração e tudo afinal ficou harmonizado (...) Daí por diante Mariano Procópio passou a colaborar com a administração municipal*".

O comendador escolhe, então, um dos distritos da cidade para a implantação da Colônia Pedro II¹¹ (Figuras 08 e 09), tendo recebido os agradecimentos da Câmara pelo serviço prestado. De fato, tanto a Companhia quanto a Colônia foram importantes para o desenvolvimento de outros dois eixos de expansão da cidade – aquele da Colônia e outro da Vilagem¹², destacados abaixo –, trazendo número importante de mão de obra qualificada.

Figura 08 - Planta da Colônia D. Pedro II, 1859, mostrando a partilha de terras. Os imigrantes alemães fixaram-se na região de Juiz de Fora e ocuparam, inicialmente, duas regiões: a Colônia Dom Pedro II estava localizada na parte alta da cidade, onde hoje compreende parte do bairro São Pedro, e outros colonos fixaram-se na região da Vilagem, próxima das instalações da Cia. União e Indústria. Acesso em: dezembro, 2018. Fonte: <http://mauricioresgatandoopassado.blogspot.com/2016/02/fotos-historicas-0-fotos.html>

¹¹ De acordo com ESTEVES; LAGE (1915, p:169), "os imigrantes alemães fizeram a viagem em navio de vela até Mauá e dahi pela 'Estrada de Ferro Mauá' à Raiz da Serra, onde, tomando carroças da Companhia União e Industria, vieram, via Parahyba, para Mariano Procópio". Mariano Procópio, nesse trecho, refere-se às terras do comendador onde primeiro chegaram os colonos; em um segundo momento é implantada a Colônia Dom Pedro II, em um dos distritos, hoje área do bairro São Pedro, na parte alta da cidade.

¹² Chamada posteriormente de "colônia industrial". (BASTOS, 1991 p:70).

Figura 09 - Colônia D. Pedro II, 1860. Acesso em: abril de 2018. Fonte: Alberto de Sampaio
<http://www.albertodesampaio.com.br/exposicao-da-estrada-que-liga-petropolis-e-juiz-de-fora-chega-petropolis/>

Os primeiros imigrantes alemães, aqui chegados em 1856, não se destinaram à Colônia propriamente dita, que esta só se instalou em 1858, mas às oficinas da Companhia, onde se empregavam serralheiros, carpinteiros, ferreiros, sejeiros¹³, etc., em número superior a 150, além de mais de uma centena de aprendizes e serventes, todos homens livres. (...) (OLIVEIRA, 1966, p:49)

A Companhia contava com engenhos de serras, moinhos, serras circulares, etc., e uma grande olaria com capacidade de produção de 160.000 tijolos ou telhas; estribarias para 200 animais, além de armazéns construídos para “*depósito de café e gêneros, casas para administradores, assim como instalada uma escola para*

¹³ Sejeiros (*coach-makers*) eram os operários que construía carruagens e diligências.

ambos os sexos, na qual se matricularam logo 124 alunos” (OLIVEIRA, 1966, p:49).

Iniciada em 1858, a colônia contava já em 30 de dezembro de 1860 com uma população de 1.144 pessoas (508 homens e 636 mulheres), das quais 88 nascidas no Brasil. Êstes números compreendiam toda a Colônia Pedro II – a de cima, agrícola, que depois foi chamada de S. Pedro, e a de baixo, industrial, que se chamou Vilagem, surgindo entre uma e outra a Borboleta, povoação que floresceu com facilidade. (OLIVEIRA, 1966, p:49)

Sobre a localização da Companhia e suas oficinas, Lessa nos esclarece:

A União e Indústria exercia suas atividades em uma área imensa à margem direita do Rio Paraibuna, em terrenos que adquirira de diversos proprietários, desde antes do Curtume Krambeck, pela rua Bernardo Mascarenhas – ainda existente – em toda sua extensão, terras onde estão os quartéis do exército, a estação da estrada-de-ferro, o Parque do Museu [Mariano Procópio], o quartel-general, arredores da Igreja da Glória, bairros Borboleta e São Pedro. Uma enormidade de área. Reparem bem, abandonada e afastada seis quilômetros do centro urbano de então. Traçada a reta da rua Bernardo Mascarenhas, que serviria tanto de estrada como de rua para os alemães, foi a reta de dois quilômetros denominada Vilagem. (LESSA, 1985, p:71)

A rodovia foi inaugurada em 23 de junho de 1861, contando com a presença de D. Pedro II, parte da família Imperial e grande comitiva. *“O ato inaugural verificou-se na estação Juiz de Fora (Figura 10), cuja pedra fundamental fôra lançada um ano antes (...) Nas suas imediações havia já numerosas casas e confortáveis residências”* (OLIVEIRA, 1966, p:52).

Figura 10 – Estação de Juiz de Fora, edifício à direita. Em primeiro plano vemos o jardim da Vila, residência da família Lage, 1860. Ao fundo vemos uma queda d'água, utilizada para o funcionamento de motores hidráulicos tanto da União e Indústria, quanto de outras fábricas que se instalariam nas proximidades, como a Fábrica do Ingleses, abordada na Parte III. Acesso em: abril, 2018.

Fonte: Alberto de Sampaio

<http://www.albertodesampaio.com.br/exposicao-da-estrada-que-liga-petropolis-e-juiz-de-fora-chega-petropolis/>

Traçada por Halfeld, a antiga Estrada do Paraibuna foi, em grande parte, incorporada pela Rodovia União e Indústria (Figura 11), exceto pelo trecho construído no município.

Figura 11 – Esquema da Rodovia União e Indústria em relação à Vila de Santo Antônio do Paraíba e às estradas até então existentes. Fonte: OLIVEIRA, 1966, p:55, com elaboração da autora, 2018.

O certo é que a estrada do Paraibuna teve seu itinerário modificado. Mariano Procópio, visando à formação de uma nova cidade, a abandonara no Milheiros, desviando-a da Cidade do Paraibuna, como Halfeld, cêrca de vinte anos antes, havia abandonado a estrada que vinha pelo morro da Boiada, a mesma estrada aberta por Garcia Rodrigues Pais e percorrida por Antonil e Saint-Hilaire. Depois disso, a rua Principal, com a inauguração da União e Indústria, foi perdendo tal denominação e já na planta de Gustavo Dodt figura com o nome de rua Direita. (OLIVEIRA, 1966, p:58)

O limite da implantação da rodovia encontra-se no “*perímetro extremo das cheias maiores [do rio Paraibuna], que tinha uma regularidade cíclica*” (PASSAGLIA, 1979, p:63) até sua retificação, após 1940. Ao escolher desviar a nova estrada, Mariano mostra um capricho contra a cidade, e não havia, segundo OLIVEIRA (1966), a menor dúvida de que a modificação do traçado a tivesse deixado de lado. Para tanto, o autor justifica sua posição ao destacar o que foi dito quando da viagem de D. Pedro II e da família Imperial: “*Menos de meia hora depois, tínhamos à vista a cidade de Paraibuna, que deixamos de lado, e daí a seis ou sete minutos estávamos na estação de Juiz de Fora’, onde se formou uma nova localidade, esta fundada por Mariano Procópio*” (OLIVEIRA, 1966, p:58).

Há época, a rivalidade entre os dois núcleos parecia evidente, sendo agravada pelo fato acima descrito que levou o Barão de São Marcelino a propor

[...] No ano seguinte (1865), a mudança do nome da Cidade do Paraibuna para Juiz de Fora. Assim, tomando para a cidade o nome que Mariano Procópio dera à localidade por êle fundada, perdeu esta o direito de pleitear ser sede de um outro Município, desmembrado do de Paraibuna, que parecia ser o sonho do criador da União e Indústria. (OLIVEIRA, 1966, p:59)

A Companhia União e Indústria não demora a entrar em decadência e a rodovia, enfrentando grande concorrência, não rendeu o lucro esperado. Tal concorrência tinha nome e percurso já definidos, como citamos anteriormente: a Estrada de Ferro Dom Pedro II. Entre 1860 e 1870, a cidade cresce em ritmo acelerado, potencializado pela aproximação da ferrovia, que alcança Juiz de Fora em 1871, sob a direção do Comendador Mariano Procópio.

PARTE I

Juiz de Fora, “Princesa da Província”

1870 – 1889

Com a chegada da ferrovia no início da década de 1870, Juiz de Fora estreita seu vínculo com a Corte e abre as portas para novas fontes de prosperidade, mas também para novos atritos entre parcela da elite da cidade e o Comendador Mariano Procópio¹⁴, diretor da Estrada de Ferro Dom Pedro II. Parte dos conflitos diz respeito à estação, localizada nas terras de Procópio, a 6km do centro urbano; outros conflitos surgiram da instalação dos componentes de infraestrutura da época, como as valetas que margeavam os aterros realizados pela Companhia da Estrada de Ferro, bem como a existência de pântanos e regiões alagadiças que prejudicavam a circulação pela cidade.

No período destacado, o município era o terceiro maior da Província (OLIVEIRA, 1966, p:93), ficando atrás apenas dos principais núcleos de extração de minérios de ouro, São João del Rei e Ouro Preto. Com o crescimento da cidade, inicia-se uma fase de melhoramentos urbanos e investimentos em novos prédios para administração pública, construções de canais, abertura de vias, obras em prol do saneamento e das condições higiênicas, construção de teatros; um vasto processo de benfeitorias para elevar Juiz de Fora aos padrões europeus, benfeitorias que lhe conferiram o apelido de “Princesa da Província”. Por fim, com a instauração da forma de governo republicano e do sistema presidencialista a partir

¹⁴ Apesar de colocado dessa maneira, consideramos Mariano Procópio parte da elite que exercia poder e influência na região; apenas destacamos a polaridade que existia nessas relações, visto que tratamos dos conflitos entre a região de Mariano Procópio e a cidade de Juiz de Fora.

da Proclamação da República de 1889, o país acompanha o início de uma nova estrutura política e, conseqüentemente, o início de novos processos e conflitos responsáveis pela produção do espaço urbano.

Vale, contudo, iluminar algumas questões referentes à ferrovia e sua relação com os centros urbanos e, portanto, com a forma urbana - que muito nos interessa neste trabalho. Serão apresentados, brevemente, pontos considerados por nós fundamentais para o entendimento de como a estrada de ferro se insere enquanto elemento organizador do espaço urbano e das correlações que se originam a partir da sua implantação.

1

O lugar da ferrovia

Marco inquestionável da história da humanidade, a virada do século XVIII para o XIX abriu caminhos para transformações em escala mundial. O advento da Revolução Industrial, como sabido, alterou a estrutura da sociedade e sua organização provocando males inéditos, principalmente no meio urbano, que sofreu as consequências das conflituosas relações industriais. Para MUMFORD (1998, p:582) “*os principais elementos do novo complexo urbano foram a fábrica, a estrada de ferro e o cortiço*”. Com o grande aumento demográfico, crescimento da produção agrícola-industrial e redistribuição dos habitantes no território, fez-se necessário o desenvolvimento dos meios de circulação e a locomotiva a vapor tornou-se o símbolo daquele período. “*O trem de ferro substituiu as carruagens e as trapas nos longos percursos e revolucionou o transporte de carga e passageiros na Era Moderna*” (BORGES, 2011, p:27). A primeira locomotiva a vapor surgiu em 1814¹⁵ e em 1830 inaugurava-se a primeira estrada de ferro, ligando Stockton e Darlington, na Inglaterra.

A estrada de ferro foi considerada a maior conquista da Revolução Industrial depois da máquina a vapor. Esta substituiu as forças vitais pela força mecânica e transformou radicalmente não só a estrutura de produção industrial, mas também os meios de comunicação. Assim,

¹⁵ A primeira locomotiva a vapor foi construída pelo engenheiro inglês, Richard Trevithick, em 1804; mas foi George Stephenson, mineiro inglês, quem desenvolveu a primeira locomotiva a vapor que usava trilhos de aço e transportava 27 toneladas a uma velocidade de 6,4 quilômetros por hora. Trens de passageiros tornaram-se realidade em 1829. Na década de 1840, a *Great Western Railway* já levava 10 mil pessoas por semana; as ferrovias possibilitaram a ocupação do oeste americano na mesma década – o mesmo ocorre com o Brasil a partir de 1870. Conforme DUWE, M. *Caminho dos trilhos: Estudo sobre a urbanização através do desenvolvimento da tecnologia do metrô*. Dissertação (mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade São Judas Tadeu, São Paulo, 2013.

a Revolução Industrial potencializou a modernização dos meios de transportes, reduzindo o custo de circulação das mercadorias e possibilitando a abertura de novos mercados. Nenhuma outra inovação tecnológica da época repercutiu tanto sobre a humanidade como as ferrovias: nenhuma outra invenção revelara para o homem novecentista, de forma tão cabal, o poder e a velocidade da *Nova Era*. (HOBSEBAWM, 1970, p:61)

Os caminhos de ferro representavam o progresso e a modernidade da época; propagavam costumes, culturas, ideias e sentimentos; mas permitiram também a colonização e a dominação, sendo instrumentos valiosos nas mãos de grandes potências, como a Inglaterra, berço das ferrovias.

O desenvolvimento das comunicações tornou-se imprescindível para o avanço do capitalismo à medida que reduzia os custos da circulação e permitia a conquista de novos espaços. E a ferrovia foi o primeiro meio de transporte moderno utilizado pela economia de mercado como instrumento no seu processo de expansão, ela reduziu o tempo e o espaço entre os povos. (BORGES, 2011, p:28)

O trem de ferro foi sendo incorporado às cidades europeias nos anos 40 do século XIX,

[...] algumas vezes de forma livre e sem planejamento, rompendo, em alguns casos, as estruturas físicas urbanas existentes. A interferência desestruturadora provocada pela construção das ferrovias nas cidades era facilmente aceita em troca do conforto e das conveniências que trazia. (LINS, 1998, p:3)

Em Londres, o avanço da cidade sobre o campo é acentuado com a implantação da malha ferroviária, levando ao crescimento urbano extraordinário; em 1851 a cidade atinge 2,5 milhões de

habitantes, superando qualquer outra cidade do mundo antigo ou moderno (BENEVOLO, 2003, p:551).

A rede ferroviária cobre todo o país e se torna o principal meio de transporte na segunda metade do século, mas, na cidade, os terminais param na periferia, sem chegar ao centro. Nesse contexto surge o primeiro metrô do mundo, em 1863, para tentar minimizar os problemas de trânsito e concentração da população. São os dois principais fatores que convergiam para a construção do primeiro metrô [...] a busca de uma solução para o problema do trânsito e a necessidade de interligar os seus terminais ferroviários com o centro da cidade. (DUWE, 2013, p:41)

Apesar da ferrovia ser um elemento de progresso tanto na Europa como nas Américas, um dos diferenciais do caso europeu, principalmente na França, era o investimento no transporte de passageiros, não apenas mercadorias. Contudo, mesmo com a abertura de novos eixos, as ferrovias seguiam, majoritariamente, rotas já existentes, como coloca Lanna:

Se pensarmos na situação europeia, as ferrovias funcionaram como elementos, centrais sem dúvida, em processos de industrialização e urbanização em curso. Seja na França ou na Inglaterra, ela reforça uma rede de caminhos e pólos regionais pré-existentes. Na Inglaterra, as ferrovias nascem como parte integrante do processo de industrialização e proliferam como campo fundamental dos capitais privados, sem nenhum planejamento. [...] Na França, as ferrovias não alteram os fluxos de mercadorias e pólos regionais já estabelecidos desde o Antigo Regime. (LANNA, 2002, p:25)

A América Latina¹⁶ apresenta um quadro histórico diferente do europeu e isso se reflete também na implantação das linhas

¹⁶ É importante destacar essa diferença entre as nações latino-americanas, procurando, assim, romper qualquer concepção que generalize ou leve a um pressuposto

férreas nos países latino-americanos que foi realizada segundo interesses de grupos dominantes nacionais e estrangeiros, e ocorreu de maneira espacialmente irregular - assim como todo o processo de modernização - sendo guiada pela expansão e regionalização deliberada da economia primário-exportadora, principalmente pela produção cafeeira.

Apenas alguns países implantaram redes ferroviárias nacionais (Argentina, Chile, México e Uruguai). Em outros, como Brasil e Peru, construiu-se apenas troncos ferroviários interligando os centros produtores de bens primários do interior aos portos de exportação para além-mar. (BORGES, 2011, p:29)

O interesse do Brasil pelas ferrovias manifestou-se ainda na primeira metade do século XIX, quando o sistema começou a ser implantado na Europa. A expansão da economia demandava uma infraestrutura de transporte eficiente para que o país pudesse se ajustar à economia mundial e as estradas de ferro auxiliariam nesse processo, assim como auxiliariam na integração do pouco explorado território nacional.

No Período Regencial, desenvolvimento socioeconômico e modernização cultural tornaram-se temas importantes das agendas políticas nacionais e regionais. Importar tecnologia ferroviária e assim "queimar etapas" no processo de industrialização parecia ser motor do progresso no caso brasileiro. (LIMA, 2009, p:16)

Acreditava-se que o trem de ferro levaria o Brasil ao desenvolvimento econômico visto em países como Inglaterra, França e Estados Unidos. O projeto de fortalecimento da união imperial e do poder do governo central sobre um país de dimensões

homogeneizador do que é a América Latina e sua história. Conf. GUTIERREZ, R. *Arquitectura y Urbanismo en Iberoamerica*. Madrid: Ediciones Cátedra, 1983, p:501.

continentais tinha a ferrovia como elemento principal, responsável por integrar o território e “puxar o vagão” do desenvolvimento econômico, impulsionando o povoamento.

A *Era Ferroviária* inicia-se no Brasil em 1852, através de uma legislação de transporte¹⁷ instituída pelo governo imperial.

A partir dessa nova legislação começaria efetivamente a implantação de linhas férreas no país. Porém, as concessões feitas na época não se referiam mais à rede ferroviária de integração nacional projetada antes pelo governo. A finalidade do plano de transporte era estritamente econômica: propunha a ligação da Corte com as capitais das Províncias de Minas Gerais e São Paulo. Isto é, a interligação do porto do Rio de Janeiro às regiões potencialmente produtoras de bens primários que se integravam à economia agro-exportadora. (BORGES, 2011, p:30)

A expansão ferroviária¹⁸ tornou rentável a produção cafeeira em terras cada vez mais distantes e permitiu a conquista de novas fronteiras. Sendo o preço do transporte por trem seis vezes inferior

¹⁷ DPL 641/1852 (Decreto do Poder Legislativo) 26 de junho de 1852. A ementa *“autoriza o governo para conceder a uma ou mais companhias a construção total ou parcial de um caminho de ferro que, partindo do município da corte, vá terminar nos pontos das Províncias de Minas Gerais e São Paulo, que mais convenientes forem.”* Fonte: http://legislacao.planalto.gov.br/legisla/legislacao.nsf/Viw_Identificacao/Dpl%20641-1852?OpenDocument Acesso em: abril, 2018.

¹⁸ A primeira ferrovia do Brasil foi construída em 1854, por Irineu Evangelista de Sousa, futuro Barão de Mauá; uma linha de 14,5 km de Mauá na Baía de Guanabara até Raiz da Serra na estrada de Petrópolis. (Conforme BLASENHEIM, P. L. As ferrovias de Minas Gerais no século dezenove. In: *Lócus: Revista de História*, Juiz de Fora, vol.2, nº2, p:87).

ao transporte por tropas, a cultura do café pôde penetrar uma distância seis vezes maior, sem onerar os custos da produção.

Assim, a implantação de estradas de ferro no Brasil significou muito mais que uma simples inovação nos meios de transportes e comunicação; foi, na realidade, o marco de uma grande mudança na organização da produção do café, na passagem do sistema mercantil-escravista para a organização capitalista de produção. (BLASENHEIM, 2000, p:31)

Nesse sentido, a ferrovia será, simultaneamente, projeto econômico e político associado à constituição de um território que contenha uma nação (LANNA, 2002, p:21). Para o imaginário do homem moderno o trem é mais que um meio de transporte ou alavanca para o desenvolvimento, mais que um símbolo de progresso e comunicação. As estações ferroviárias carregam significados: *“ponto de encontro, de partida e de chegada, a ligação daquele núcleo (comunidade) com o mundo. Então, fisicamente é [também] um elemento forte”* (SOUZA, 2005, p:16).

As estações ferroviárias [...] tornaram-se portais de entrada ao interior e movimentavam negócios e boa parte do comércio [...] Além disso, os terminais de passageiros eram centros de lazer, de encontros amorosos e de acalorados debates políticos e culturais. A chegada do trem era o evento mais esperado do dia nas cidades servidas pela linha. Os núcleos urbanos que floresceram em torno das estações do trem pareciam ilhas de prosperidade encravadas em um mundo agrário tradicional. (BORGES, 2011, p:33)

Vários planos criados, contudo, estavam longe de encontrar um caminho de fácil execução. Problemas que iam desde a ordem física natural até os impasses políticos resultaram numa implantação fragmentária do transporte ferroviário no país; quando

implementadas, as ferrovias acabavam “*por reforçar a relação litoral/interior sem estabelecer ligação entre os vários ‘caminhos de penetração’*” (LANNA, 2002, p:23).

Como indicado anteriormente, as ferrovias foram construídas aproveitando-se os traçados conhecidos “*superpondo-se, muitas vezes, a caminhos de rodagem já estabelecidos, como foi o caso da Leopoldina em relação à estrada União-Indústria*” (LANNA, 2002, p:17). Esse fato colaborou tanto para reforçar a relação litoral/interior quanto para consolidar as vias existentes e seus núcleos urbanos, como o caso de Juiz de Fora.

Todas as companhias de estradas de ferro no Império e na Primeira República foram construídas com base no argumento da necessidade da importação da técnica para o desenvolvimento sócio-econômico e cultural do Brasil. Ao longo dessas ferrovias, antigas localidades do período colonial tiveram suas conexões físicas fortalecidas e dinamizadas. Simultaneamente, poucas novas cidades surgiram em torno de estações que seriam, essencialmente, pontos de trocas mercadológicas e simbólicas, entrepostos comerciais e culturais. (LANNA, 2002, p:20)

Enquanto no Brasil a ferrovia abria caminhos para novas fronteiras e também para a consolidação de núcleos urbanos, a Europa assistia a um quadro diferente. “*Do ponto de vista estrutural, nas velhas cidades da Europa, a transformação dos meios de produção e transporte, assim como a emergência de novas funções urbanas, contribuem para romper os velhos quadros, [...] da cidade medieval e da cidade barroca*” (CHOAY, 1992, p:4).

Uma nova ordem é criada, segundo o processo de adaptação da cidade à sociedade que habita nela. [...] Pode-se definir esquematicamente essa ordem nova por um certo número de características. Primeiro, a racionalização das vias de comunicação, com a abertura de

grandes artérias e a criação de estações. Depois, a especialização bastante ativada dos setores urbanos. [...] Finalmente, a suburbanização assume uma importância crescente: a indústria implanta-se nos arrabaldes, as classes média e operária deslocam-se para os subúrbios e a cidade deixa de ser uma entidade espacial bem delimitada. (CHOAY, 1992, p:4)

Segundo CHOAY (1992), é nesse contexto que surge um novo movimento de observação e reflexão sobre a cidade, com pensadores críticos que buscavam elaborar maneiras de organizar o ambiente urbano, preocupados, principalmente, com os grupos sociais e as precárias condições de vida. É possível identificar ao menos três autores que consideraram o trem e a ferrovia como elementos fundamentais para a estruturação de suas soluções: Arturo Soria y Mata e a “Cidade Linear” (1886), Ebenezer Howard e as “Cidades Jardins” (1898) e Tony Garnier e a “Cidade Industrial” (1915).

A proposta de Soria y Mata compreendia a união de núcleos urbanos por meio de uma Cidade Linear às margens das ferrovias, permitindo a “ruralização” da vida urbana (Figura 12); seus estudos tratavam de um desenho alternativo e não de uma sociedade alternativa. Howard utiliza a ferrovia como definidora do espaço urbano e limite para o seu crescimento (Figura 13) e seus estudos visavam mais uma sociedade alternativa que um desenho alternativo. Já Garnier propõe uma cidade que se estrutura a partir da estação ferroviária, responsável por distribuir os fluxos de acordo com suas funções (Figura 14); mais que uma sociedade alternativa, ele também criou uma proposta de desenho urbano diferenciado (LINS, 1998).

A ferrovia, enquanto novo elemento estruturador, possibilitou incontáveis avanços e também modificações na forma urbana através de diferentes relações, seja rasgando tecidos de antigos

centros urbanos, seja como caminho já considerado nos planos de novas cidades.

Figura 12 – Cidade Linear, de Arturo Soria y Mata (1886). Compreendia a união de núcleos urbanos por meio de uma Cidade Linear às margens das ferrovias, permitindo a “ruralização” da vida urbana.

Acesso em: janeiro, 2017.

Disponível em: http://www.catedu.es/matematicas_mundo/CIUDAD/ciudad_lineal.html.

Figura 13 – Diagrama 3, representando uma seção da Cidade Jardim, Ebenezer Howard (1898). Howard utiliza a ferrovia como definidora do espaço urbano e limite para o seu crescimento.
Acesso em: janeiro, 2017. Disponível em: <http://cidadejardimecidadeindustrial.blogspot.com.br/2008/11/cidade-jardim-de-ebenezer-howard.html>.

Figura 14 – Estação ferroviária da Cidade Industrial, Tony Garnier (1915). Garnier propõe uma cidade que se estrutura a partir da estação ferroviária, responsável por distribuir os fluxos de acordo com suas funções.

Acesso em: janeiro de 2018.

Disponível em: <http://cidadejardimecidadeindustrial.blogspot.com.br/2008/11/cidade-industrial-de-tony-garnier.html>.

2

As estradas de ferro em Juiz de Fora

Muito mais do que a Rodovia União e Indústria, as estradas de ferro aceleraram o crescimento de Juiz de Fora, ao mesmo tempo em que levaram a companhia de Mariano Procópio à decadência. O Comendador, entretanto, mantendo sempre boa relação com o Imperador, garante seu posto de poder ao ser nomeado terceiro diretor da Estrada de Ferro Dom Pedro II de 1869 até a data de sua morte, em 14 de fevereiro de 1872 (BASTOS, 1991, p:137).

Graças ao transporte ferroviário, “*as exportações de café quase que dobraram entre 1875 e 1880, um aumento que os fazendeiros atribuíram à locomotiva*” (BLASENHEIM, 2000, p:83). De fato, a ferrovia foi o grande impulsionador do crescimento da Zona da Mata mineira e Juiz de Fora era o principal entreposto da região, antes abastecida por importantes estradas de rodagem e agora não por uma, mas duas estradas de ferro: a Estrada de Ferro Leopoldina e a Estrada de Ferro Dom Pedro II.

2.1

Estrada de Ferro Dom Pedro II

Criada através de inúmeros atos do Governo Imperial em maio de 1855, a Companhia da Estrada de Ferro Dom Pedro II inicia seus trabalhos em 11 de junho do mesmo ano (FIGUEIRA, 1908, p:22). A construção do primeiro trecho da ferrovia demonstra o que anteriormente apontávamos: as cidades passam a sofrer as primeiras modificações na sua forma.

Juntamente com os decretos que fundaram a Companhia, o Governo Imperial assina o Decreto Legislativo nº816, de 10 de junho de 1855, autorizando-o

[...] a estabelecer o processo para desapropriação dos prédios e terrenos que fossem necessários à construção das obras e mais serviços pertencentes à Estrada de Ferro Dom Pedro II e às outras estradas de ferro do Brasil e a marcar as regras para a indenização dos proprietários, e pelo Decreto nº1664, de 17 de outubro seguinte, deu o Poder Executivo regulamento para a execução daquele Decreto. (FIGUEIRA, 1908, p:20)

A Figura 15, como exemplo, ilustra a Igreja de Sant'Anna, demolida para a construção da praça em frente à estação da estrada de ferro, no Rio de Janeiro. Em 1858 foi inaugurado o tráfego do primeiro trecho da Estrada num curso de 32 milhas inglesas (51,5 km), compreendendo cinco estações: Campo, Engenho Novo, Cascadura, Maxambomba e Queimados. A solenidade foi a maior possível e a narração do acontecimento, feita pelo *Jornal do Commercio*, sustenta a importância que se dava ao advento da ferrovia e seu papel no projeto de construção de um Brasil “poderoso”:

Hontem, finalmente, transformou-se na mais bela e animadora realidade o sonho querido dos Fluminenses. A Estrada de Ferro D. Pedro II foi inaugurada, e desde o Campo da Acclamação até a estação de Queimados, um espaço de oito léguas póde já ser percorrido em uma hora. Saudamos este notável acontecimento com todo o entusiasmo do patriotismo; a Estrada de Ferro de D. Pedro II, como outras instituições de semelhante natureza, que se vão estabelecendo no paiz, prospera e se agita, e que o seu logar está marcado a par das nações mais ricas e poderosas. O futuro não pode de certo desmentir esta deslumbradora profecia. (FIGUEIRA, 1908, p:30)

Figura 15 – Igreja de Sant'Anna, no campo de mesmo nome, demolida para a praça em frente à estação da Estrada de Ferro Dom Pedro II. Fonte: FIGUEIRA, 1908, p:19.

O texto ainda exulta as conquistas do Barão de Mauá e as linhas de Pernambuco e de Niterói a Campos.

Pois partindo da cidade do Rio de Janeiro, a Estrada de Ferro Dom Pedro II deveria atender às zonas cafeeiras, mas sua primeira prioridade era a integração do território nacional (BLASENHEIM, 2000, p:91). Portanto, deveria adentrar a fronteira de Minas Gerais na direção do Vale de São Francisco, ligando Minas ao Nordeste brasileiro.

A disputa pelo trajeto da linha férrea, sobretudo pelos barões do café na província de Minas Gerais, alterou consideravelmente sua rota. Mariano Procópio, diretor da estrada enquanto a mesma penetrava a província,

[...] adiou a construção do tronco principal preferindo um ramal de 63 quilômetros que de Chiador se estendia à leste até Porto Novo, através do Sul da Mata onde o café estava no auge. O ramal de Porto Novo atravessou o Paraíba cinco vezes para atender a fazendeiros dos dois lados do rio. Dificuldades técnicas impossibilitaram uma extensão de Chiador para o norte. Em vez disso, o tronco Minas avançava para o norte de Entre Rios na Província do Rio, entrando novamente em Minas em 1874 em Serraria ao noroeste de Chiador, chegando a Juiz de Fora dois anos depois. Em 1878, a Pedro Segundo escalou a Mantiqueira e começou a adentrar o centro de Minas. Quando a ferrovia “nacional” chegou em Ouro Preto em 1888 a seção mineira contava com 725 quilômetros. (BLASENHEIM, 2000, p:92)

À época dos fatos, quando a cidade começava a se preparar para receber a ferrovia e toda a modernização atrelada à sua chegada, um delicado conflito tomou conta de Juiz de Fora: não havia estação na cidade. “*Só existia a de Mariano Procópio, a mesma que servira à União e Indústria, a esse tempo denominada ainda Juiz de Fora*” (OLIVEIRA, 1966, p:84). Reacende, então, o conflito entre Mariano Procópio e Juiz de Fora. Para Bastos, é possível perceber “*que o povo estava dividido entre duas localidades, dois blocos, dois interesses*” (BASTOS, 1991, p:142), e, de acordo com ESTEVES; LAGE,

Havia duas forças que lutavam: a União e Indústria, desejosa de povoar, de dar vida a Mariano Procópio (Rio Novo até 1881) e a cidade, que se avolumava na vargem fronteira ao sobrado do *Juiz-de-Fóra*. (ESTEVES; LAGE, 1915, p:66)

Por tal conflito, é encaminhado pela Câmara Municipal ao Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, o seguinte ofício

Ilmo e Exmo. Sr.,

A Câmara Municipal de Juiz de Fora como intérprete e protetora dos interesses de seu Município e, principalmente, daqueles que habitam a povoação, constando-lhe que no traçado da Estrada de Ferro de D. Pedro II não foi marcada uma estação para esta cidade na parte em que a mesma estrada atravessa, vem respeitosamente à presença de V. Ex^a pedir providências em ordem a prevenir essa lacuna.

Segundo a planta adotada parece que a Estação da Estrada de Ferro será a mesma da Companhia União e Indústria ou outra que seja anexa. A este respeito tem a Câmara a honra de informar a V. Ex^a que a mencionada estação dista certa de 3 quilômetros do ponto mais central da cidade.

Em demonstração da justiça desta pretensão, a Câmara Municipal tem a honra de submeter à alta apreciação de V. Ex^a as seguintes considerações:

1^a – Sendo construída nova Estação na distância de 3 quilômetros da cidade, graves inconveniências resultarão aos viajantes em geral. É fora de dúvida que, tendo os viajantes forçosamente de procurar a sobredita Estação, ficam eles sobrecarregados de despesas necessárias além da distância a percorrer, o que não teria lugar se for decretada uma Estação para esta cidade. Ora, sendo o primeiro benefício das estradas de ferro a comodidade e a rapidez do transporte, é de justiça que, atendendo-se a estes princípios, seja deferida a presente pretensão.

2^a – Pela mesma razão, graves inconvenientes terá de sofrer o comércio com a Estação a três quilômetros de distância, e a este respeito a Câmara Municipal chama a atenção de V. Ex^a para o aumento do frete pelo acréscimo da distância além dos limites da cidade. Esta consideração, que à primeira vista pareceria insignificante, é, todavia, de grande alcance. (...) ter-se-á em resultado um aumento igual a vinte contos de reis ou mais que a cidade virá a pagar injustamente, o que constituiria um verdadeiro tributo a que não estão sujeitas as demais povoações. Acresce mais que além desta despesa existe outra ainda muito mais importante que é a do transporte das mercadorias, da sobredita Estação para a Cidade. É incontestável que nas mercadorias de pequeno volume e em quase todas as encomendas, este novo transporte

constitui um verdadeiro ônus, fazendo com que o preço do mesmo seja as mais das vezes superior ao do próprio objeto.

A experiência de 10 anos, fornecida pela Companhia União e Indústria com o estabelecimento da sua Estação fora da cidade, é suficiente para demonstrar essa verdade e ainda hoje a população lamenta e suporta os inconvenientes supra mencionados. (...) É também fora de dúvida que a primeira vantagem das estradas de ferro é a barateza e a rapidez do transporte, e neste caso não poderia a população auferir nem uma nem outra. (...)

Atender, portanto, a esta necessidade justamente reclamada é concorrer poderosamente para o melhoramento do país, e portanto a Câmara Municipal, pondo de parte outras considerações de magno alcance, espera que V. Ex^a se dignará dar as necessárias providências para o estabelecimento de uma estação da Estrada de Ferro na parte em que a mesma atravessa a cidade (...)

Deus guarde a V. Ex^a. Paço da Câmara Municipal de Juiz de Fora em 20 de outubro de 1871. (ESTEVES; LAGE, 1915, p:66)

A resposta chegaria sete dias depois, tendo sido atendido o pedido de construção de uma estação na parte central da cidade. Mariano Procópio falece subitamente em 14 de fevereiro de 1872; a linha chega a Juiz de Fora em dezembro de 1875 (BASTOS, 1991, p:158) e a “estação, na cidade, foi inaugurada solenemente a 7 de junho de 1877, data em que se inauguraram também as de Espírito Santo (depois Sobragi), Matias Barbosa, Cedofeita e Retiro” (OLIVEIRA, 1966, p:85).

A estação, a princípio, não passava de um estribo e, tanto para a aquisição do terreno necessário quanto para a construção, foi preciso abrir uma subscrição. Um abaixo assinado elaborado pelo vereador Antônio Amálio Halfeld e datado de 21 de julho de 1877,

dá conta das quantias arrecadas para “*a aquisição dos terrenos e casas para a edificação da estação da Estrada de Ferro D. Pedro II, levantada nos fundos da rua da Imperatriz*” (OLIVEIRA, 1966, p:85), atual rua Marechal Deodoro.

O terreno adquirido fica à margem do rio Paraibuna em área de várzea pantanosa que muitos inconvenientes trouxe à cidade e à sua população. Quando da época da construção da estrada de ferro, muitas reclamações foram ouvidas pelo diretor Mariano Procópio através de numerosos documentos encaminhados pela Câmara. Apesar de todo o atrito ficou comprovado, após diversas comissões de engenheiros e médicos, que “*os pântanos existem de um e outro lado da linha férrea, o que prova que a sua existência não depende da mesma linha e sim de insignificante altura do solo sobre o nível do rio*” (OLIVEIRA, 1966, p:90).

A estrada de ferro vem acompanhando o leito do rio Paraibuna e atravessa o mesmo para assentar-se à margem direita onde crescia a cidade de Juiz de Fora (Figura 16). Sua estação, inicialmente um estribo, uma pequena plataforma, está localizada entre a Rua da Califórnia (atual Rua Halfeld) e Rua da Imperatriz (atual Rua Marechal Deodoro), abaixo da Estrada União e Indústria (atual Avenida Getúlio Vargas), que, por sua vez, fica abaixo da rua principal, a reta da Estrada Nova (também chamada, Rua Direita e atualmente Avenida Barão do Rio Branco).

A cidade organizava-se à margem da rua principal, eixo carroçável estruturador onde estavam localizados os mais importantes edifícios e instituições de Juiz de Fora. A Rua da Califórnia concentrava os estabelecimentos comerciais e abria caminho que ligava o centro da cidade ao leito do rio, passando a ligar o centro da cidade à estação.

Figura 16 – Mapa mostrando as localidades de Juiz de Fora e Mariano Procópio. As lacunas hachuradas referem-se à parte ilegível do mapa original de 1883, autoria de Cavalcanti. Fonte: CAVALCANTI, 1883, com elaboração da autora, 2018.

Com a chegada da estrada de ferro os interesses e serviços deslocam-se parcialmente para o entorno da estação: novos pontos comerciais e hotéis vão surgindo nas proximidades e dão início ao novo vetor de crescimento de Juiz de Fora consolidando, aos poucos, o centro da cidade e modificando sua forma urbana.

O embarque e o desembarque de passageiros ocorriam na Estação Central e na Estação Juiz de Fora, aquela localizada nas terras de Mariano Procópio. Entre as duas *“foi construído um barracão – mais tarde demolido – para os demais serviços concernentes e a carga. Esse terreno ficava situado nos fundos do Largo Riachuelo, área conhecida como ‘Gratidão’* (LESSA, 1985, p:110). Tanto para a ocupação da área da Gratidão quanto para o assentamento dos trilhos da ferrovia foram realizados sucessivos aterros. Por conta desse posto, que já antes existia em razão da rodovia União e Indústria, o Largo Riachuelo era conhecido como Largo da União e Indústria.

Ainda perdurava a atração pelo lado conhecido como “Marianista”. A carga que chegava de trem teria que ser desembarcada no Largo Riachuelo e como ainda não existia arruamento por ali, para retornar à cidade, teria que percorrer algum caminho existente que deve ter dado origem à rua Benjamin Constant. Ou à rua Silva Jardim. (LESSA, 1985, p:110)

A principal estação, entretanto, continuava sendo a de Juiz de Fora, na região de Mariano Procópio, o que nos dá a oportunidade de esclarecer algumas questões. Nas tradicionais referências bibliográficas sobre Juiz de Fora e sua história é possível identificar três nomes para esta estação: Estação de Juiz de Fora, Estação Rio Novo e Estação Mariano Procópio.

Como colocado anteriormente, a estação de Mariano Procópio era conhecida como Juiz de Fora, enquanto a cidade era denominada Parahybuna; quando a cidade passa a chamar-se Juiz de Fora, a estação da União e Indústria – posteriormente também da estrada de ferro, passa a ser conhecida como Rio Novo (nas terras de Procópio); após a morte de Mariano Procópio, a estação é então denominada Estação Mariano Procópio, como colocado por Bastos:

A Estação Terminal da Estrada de Rodagem União e Indústria era denominada Estação de Rio Novo (não confundir com a cidade e o município de mesmo nome). Transformada em Estação da Estrada de Ferro, nenhuma alteração sofrera quanto ao nome, mas, conforme se vê na segunda folha do livro de termo de entregas, está a lavratura do termo, em 1º de agosto de 1883, por Luiz Carlos Fresterg e, recebendo a estação, Plínio Leal, quando não mais se lê o nome de Rio Novo e, sim, de Mariano Procópio. (BASTOS, 1991, p:139)

Bem como ocorrido em Juiz de Fora, também na localidade de Mariano Procópio e nas proximidades, como o Morro da Glória, foram surgindo estabelecimentos comerciais e hotéis ligados ao intenso movimento de pessoas e mercadorias, primeiramente trazidos pela rodovia e depois potencializados pela estrada de ferro.

2.2

Estrada de Ferro Leopoldina

A Companhia Estrada de Ferro Leopoldina foi inaugurada em março de 1872 com o intuito de ligar a cidade de Porto Novo do Cunha (hoje Além Paraíba, MG), à cidade de Leopoldina, *“o objetivo era fazer a ferrovia alcançar o estado de Minas Gerais, como um prolongamento da Estrada de Ferro Dom Pedro II, que partia da cidade do Rio de Janeiro e tinha seu ponto final em Porto Novo do Cunha”* (BRASIL; COSTA; CASTAÑON, 2012, p:10).

O ramal de Juiz de Fora – Furtado de Campos foi formado por duas ferrovias: a Cia. Estrada de Ferro Juiz de Fora – Piau e a Cia. Estrada de Ferro Ramal do Rio Novo. A Cia. Estrada de Ferro Juiz de Fora – Piau foi constituída em 1881, na cidade de Juiz de Fora e posteriormente adquirida pela Estrada de Ferro Leopoldina. (...) Em 1884 foi inaugurada a estação da Estrada de Ferro Leopoldina no centro da cidade de Juiz de Fora. (BRASIL; COSTA; CASTAÑON, 2012, p:13)

Apesar do menor impacto, a importância da Estrada de Ferro Leopoldina se deu, principalmente, pelo posicionamento de sua estação. Ocupando a mesma região que a da estação central (Figura 16 e 19), a estação da Leopoldina (Figura 17 e 18) reforçava a centralidade do local, possibilitando maior tráfego de pessoas e mercadorias e garantindo a atratividade não apenas das estações e seus arredores, mas da cidade como polo regional da Zona da Mata.

Na cidade de Juiz de Fora o ramal percorria 16,8km, compreendidos entre a estação da Leopoldina, atual Museu Ferroviário, até a Estação de Filgueiras. Ao sair da Estação, localizada no centro da cidade, o ramal perpassava pelos atuais bairros, Ladeira, Nossa Senhora Aparecida, Santa Rita, Progresso, Marumbi e Grama. A partir desse

trecho, prossegue em direção à Filgueiras. (BRASIL; COSTA; CASTAÑON, 2012, p:13)

O leito da Leopoldina aproveitou o traçado da União e Indústria e do Caminho Novo em direção ao sertão do rio Pomba. A ocupação das margens da Leopoldina já estava vinculada à ocupação que se deu em razão do caminho e, reforçamos, seu maior impacto, tanto quanto a maior parte dos casos, foi em função da implantação das estações. Após ser suprimido pela Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), o ramal foi desativado e todos os seus trilhos completamente retirados.¹⁹

Figura 17 – Estação da Leopoldina, década de 1910. Pode-se ver a edificação de madeira da Estação de Ferro Leopoldina, na lateral direita da foto, próximo às duas edificações da Estação da Estrada de Ferro Central do Brasil (antiga Dom Pedro II). A rua à esquerda é a Rua Califórnia (atual Rua Halfeld). Fonte: BRASIL; COSTA; CASTAÑON, 2012, p:13.

¹⁹ O Conjunto Arquitetônico da Antiga Estação da Estrada de Ferro Leopoldina foi tombado pelo Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais (IEPHA) em 2005.

Figura 18 – Edifício da Estação da Leopoldina. A edificação de madeira da imagem anterior foi posteriormente substituída por este edifício de alvenaria com características arquitetônicas ecléticas. Acesso em: dezembro, 2018. Fonte: IEPHA/MG. Disponível em: <http://www.iepha.mg.gov.br/>

Figura 19 – A imagem acima, década de 1940, mostra a proximidade das duas estações. À esquerda está a Estação Central e os dois leitos da Estrada de Ferro Dom Pedro II (Central do Brasil, a partir da República) e uma plataforma separando o leito da Estrada de Ferro Leopoldina, com sua estação à direita. Acesso em: dezembro, 2018.

Disponível em: <http://www.mariadoresguardo.com.br/2011/05/estacao-central-do-brasil-e-tambem.html>

3

Indústria incipiente e melhoramentos urbanos

Ao longo do trabalho, e especialmente neste capítulo, tomamos cuidado na escolha dos termos quando tratamos da indústria, do processo industrial e da industrialização; isso porque cada um desses termos está relacionado com questões políticas e econômicas específicas.

Consideramos, grosso modo, que no período estudado é possível perceber um processo industrial incipiente; conseguimos identificar as indústrias que foram implantadas na cidade e seus impactos. A industrialização em Juiz de Fora, por outro lado, seria o processo que ocorreu após o nosso recorte temporal; processo que ocorreu a partir de políticas econômicas desenvolvidas em escala nacional.

O processo de industrialização não é um movimento autônomo, mas constitui uma política econômica total, para o qual deve convergir a maioria dos recursos, materiais e humanos. (LIMA, 1976, p:14)

Nos apoiamos em LIMA (1976) para esclarecer essa diferenciação, desde o início da indústria até a industrialização:

No período colonial, dado nosso *status quo* jurídico, não podíamos ter uma política econômica própria, nacional, dependendo tudo da orientação imposta pela metrópole portuguesa. As atividades manufatureiras e artesanais então existentes, eram, por isso, pequenas e rudimentares, porém, mesmo assim, após algum tempo, foram proibidas. Com a passagem do Brasil à cabeça de reino, após a fuga precipitada da corte lusitana para cá, criaram-se condições mais propícias, mas o Tratado de 1810, assinado com a Inglaterra, enchendo nosso mercado com tecidos e outros artigos industriais gozando de tarifas privilegiadas, tornou

impossível nossa expansão nesse campo de atividades. O Estado que surge com a Independência é completamente dominado pela classe agrária, bem como pela Inglaterra no campo financeiro. O fim do Primeiro Império assinala a crise da economia açucareira e o aparecimento de um novo produto agrícola – o café – cujo desenvolvimento tem lugar no Segundo Império. Trata-se de mudança de alto significado, econômico e político [...] (LIMA, 1976, p:14)

A economia cafeeira vai dar um novo impulso à economia urbana, ao mesmo tempo em que ferrovias vão expandindo suas malhas e as cidades vão se desenvolvendo. “*Esses elementos materiais e sociais urbanos em crescimento, bem como a deterioração da instituição monárquica, conduziu-nos à República, onde surgiu, no início, uma forte aspiração industrialista*” (LIMA, 1976, p:15).

Após a Segunda Guerra Mundial, com a instalação das indústrias de base, inicia-se um novo período, provocando transformações de imenso significado, que ainda se fazem sentir no momento. (LIMA, 1976, p:19)

A partir dessas reflexões, mesmo gerais, não tratamos de *industrialização* o período que aqui destacamos. Isso não quer dizer que os autores citados na sequência tenham adotado essa mesma metodologia, o que não invalida seus respectivos estudos e reflexões.

O surgimento da atividade industrial em Juiz de Fora, a partir da década de 1870, e que seria “*sua marca registrada nas décadas posteriores*” (MIRANDA, 1990, p:100) é resultado de uma combinação de

fatores não muito divergente do processo que se deu no restante do Brasil, mas com algumas especificidades.

Concluído o movimento de expansão e aperfeiçoamento do sistema de transportes estavam criados os principais instrumentos para que o desenvolvimento e dinâmica do núcleo agroexportador da Mata viesse a se desdobrar num vigoroso processo de diversificação urbano-industrial. Mais que isso, a forma como este movimento se deu (colocando o município de Juiz de Fora como o principal *eixo de entroncamento do sistema viário* e sua transformação em *capital regional da zona da Mata*), acabou por permitir que boa parte do processo geral de indução a investimentos em setores e atividades relacionados ao núcleo agroexportador fosse *internalizado no espaço definido pela região*. (PIRES, 2004, p:61, realces do autor)

A especificidade de Juiz de Fora deve-se ao citado entroncamento do sistema viário²⁰. Originada dos caminhos que levavam às minas, depois contemplada com a rodovia União e Indústria e, por fim, rota de importantes estradas de ferro, a cidade foi beneficiada com as vantagens facilitadas por cada um desses componentes de infraestrutura.

Alavancado por esse sistema viário, Juiz de Fora passa a ser polo atrativo da região, como colocado anteriormente, crescendo em território e população²¹. Entre 1855 e 1890, a cidade passa de 600

²⁰ Hipótese defendida e discutida principalmente por GIROLETTI, D. *Industrialização de Juiz de Fora: 1850/1930*. Editora da Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, 1988, e SUZIGAN, W. *Indústria Brasileira: origem e desenvolvimento*. São Paulo: Brasiliense, 1987.

²¹ “[...] diferentemente de São Paulo que teve sua base de acumulação centrada no café, a indústria mineira no final do século passado tinha uma limitada base de acumulação, proveniente de uma estrutura de intermediação (comissários) que controlava o comércio de café e outros gêneros agrícolas, assim como a distribuição de mercadorias vindas do Rio de Janeiro. Se Juiz de Fora chegou a ter uma posição de destaque no meio industrial, isto se deveu à sua localização estratégica em relação aos principais eixos e redes de circulação que ligavam o centro de Minas Gerais ao porto do Rio de Janeiro.” (BASTOS, 2002, p:2)

habitantes para 15.000, “o que corresponde a um crescimento total da população urbana na base de 2.500% em pouco mais de 30 anos” (MIRANDA, 1990, p:99). Nesse período é possível destacar como principais fatores para esse crescimento a inauguração da rodovia União e Indústria na década de 1860, e das estradas de ferro Dom Pedro II e Leopoldina na década de 1870.

Assim, não nos resta nenhuma dúvida de que o período posterior a 1860 significou um momento em que, de modo irreversível, a cidade transformou-se no principal centro atrativo de população da zona da Mata e de outras regiões, podendo-se assim nos referirmos claramente a um processo de urbanização. (MIRANDA, 1990, p:99)

A expansão urbana deu-se, em grande parte, graças à iniciativa privada, como podemos ver pelos feitos de Halfeld e Mariano Procópio, demonstrado anteriormente. Mas, a partir da década 1870, observa-se incipiente processo industrial na cidade. GIROLETTI (1988) realiza um dos primeiros estudos sobre o processo industrial de Juiz de Fora através de dissertação defendida na Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), no Departamento de Ciência Política. Se partimos da periodização por ele proposta

[...] Teríamos uma primeira fase que se estende do período inicial de implantação das primeiras unidades industriais nos anos de 1870 até aproximadamente a década de 1890 quando se delineia um processo de ampliação do peso da atividade industrial no conjunto da produção local. Esta segunda fase seria, ao contrário da primeira, marcada pelo predomínio de estabelecimentos de grande porte marcadas por uma produção em larga escala com maior inversão de capital e tecnologia. (MIRANDA, 1990, p:101)

Giroletti, ao referir-se ao início industrial na década de 1870 fala sobretudo das cervejarias alemãs, consolidando uma narrativa que OLIVEIRA (1991) chamou de “mito”. Gostaríamos de iluminar a

questão por se tratar de uma narrativa central quando se discute a industrialização de Juiz de Fora.

O mito trata do “*imigrante empreendedor, responsável pela industrialização e pela formação da burguesia industrial de Juiz de Fora*” (OLIVEIRA, 1991, p:75), alemães imigrados por iniciativa de Procópio, que se instalaram nas colônias, como colocado anteriormente. Os colonos se ocuparam de diversas atividades urbanas como comércios e oficinas, grande parte residente na região conhecida como Vilagem.

As origens, dentro da historiografia local, do mito em torno dos imigrantes alemães como os responsáveis pelo grande desenvolvimento industrial alcançado pela cidade, se iniciaram a partir de uma obra publicada em 1915 intitulada *Álbum do Município de Juiz de Fora*, por Albino Esteves. Este álbum, criando os primeiros relatos sobre a história política, econômica e social da cidade e do município, superestimou a vocação industrial dos alemães, baseando-se nas nove cervejarias e alguns outros empreendimentos comerciais fundados pelos colonos alemães. Os dados, as cifras e as porcentagens citadas na obra foram, por sua vez, repetidamente reproduzidos por outros historiadores em outras publicações. (OLIVEIRA, 1991, p:75)

O mito foi reforçado por outra publicação: Luiz José Stheling (1979), descendente de antigos colonos alemães, publica *Juiz de Fora, a Cia. União e Indústria e os Alemães*, cobrindo uma série de lacunas históricas importantes, mas exaltando e supervalorizando os feitos alemães. Para Oliveira, a falta de rigor empírico e metodológico limitou a obra que deixa de contemplar “*questões mais profundas, como: a diferença entre a manufatura e a fábrica, a formação do mercado de trabalho, a mão-de-obra livre numa conjuntura escravista, etc*” (OLIVEIRA, 1991, p:76).

Consideramos imprescindível destacar o lugar das narrativas historiográficas e sua influência na construção do conhecimento acadêmico por se tratarem de discursos de relativo impacto quando da pesquisa histórica. A tentativa deste trabalho passa por iluminar o campo da pesquisa com informações que podem, e a nosso ver devem, ser questionadas e verificadas permanentemente.

A questão industrial será de extrema importância para podermos discutir a forma urbana e seus aspectos. MIRANDA (1990) também se utiliza das fases de GIROLETTI (1988) para organizar suas análises sobre a “Manchester Mineira”.

Em primeiro lugar, interessa-nos destacar a primeira fase enquanto momento estratégico de definição de funções urbanas capazes de garantir a expansão na segunda fase. Em segundo lugar, a segunda fase tomada em seu conjunto até os anos 30 apresenta-se por um lado como momento de definição e crise do “projeto Manchester” no plano industrial e por outro lado como momento inicial de formulação de políticas públicas para a área urbana e de estabelecimento do espaço urbano como investimento de capital sendo assim a raiz temporal de toda lógica de ocupação que preside a cidade até os dias atuais. (MIRANDA, 1990, p:101)

Apesar do mesmo recorte temporal, compreendendo desde a década de 1870 até o final da década de 1920, nossa análise considera pares de décadas. Dessa forma, a segunda fase será apresentada neste trabalho em duas partes, a saber: Parte II – 1890 a 1909, Parte III – 1910 a 1929.

A escolha metodológica para a separação por pares de décadas sustenta-se no ato da Proclamação da República, em 1889²².

²² Giroletti faz menção ao fato, apesar de não tê-lo considerado como marco teórico como fizemos. Ao destacá-lo, o autor o faz para evidenciar que ele “*significou maior descentralização política e, conseqüentemente, maior autonomia para os Estados. Esta se*

Consideramos que a instauração da forma republicana e do sistema presidencialista no Brasil alterou questões políticas, econômicas, sociais e administrativas que influenciaram diretamente os processos urbanos. Optou-se, nesse sentido, por organizar as partes desse trabalho de forma a deixar explícita essa mudança.

Uma das principais alterações que podemos constatar dispõem da autonomia administrativa e financeira dos municípios, que, até 1892, ainda respondiam à lei imperial de 1828. Já na década de 1860, a Câmara Municipal de Juiz de Fora queixava-se das dificuldades para se realizar quaisquer obras de melhoramentos urbanos.

Parece que essa lei, cujo art. 24 dizia que “as Câmaras Municipais são corporações meramente administrativas e não exercerão jurisdição alguma contenciosa”, é que vinha prejudicando o progresso da cidade, apesar dos esforços de seus habitantes e operosidade dos camaristas. De acordo com essa lei, tudo dependia do Governo Provincial. Nem mesmo as funções “meramente administrativas”, como a construção de um pontilhão, simples conserto de um prédio municipal ou empedramento de uma rua, podiam ser exercidas sem o beneplácito de Ouro Preto. [...] Não tínhamos, assim, legislação própria. O Código de Posturas era minutado em Ouro Preto e as emendas que as necessidades locais exigiam protelavam sua vigência, que só se verificava em virtude de sua aprovação por lei provincial. (OLIVEIRA, 1966, p:66)

Soma-se a isso a demora nas comunicações com a capital, prejudicando a cidade, que reclamava melhoramentos urbanos demandados em função de seu crescimento. O que se realizou de melhoramentos urbanos em Juiz de Fora nas décadas de 1870 e

traduziu na formulação de políticas de estímulo à produção e ao comércio, de arrecadação de impostos, de emissão de papel-moeda, de contratação de empréstimos externos sem o controle direto da União. Medidas estas favoráveis à acumulação e concentração de capital e, conseqüentemente, ao desenvolvimento industrial.” (GIROLETTI, 1988, p:23).

1880 foram, como dito, “*empreendimentos em sua maioria ligados à iniciativa particular sob a tutela da Câmara Municipal*” (MIRANDA, 1990, p:103).

Através de um apelo levado ao Governo Provincial pela Câmara Municipal, Juiz de Fora conquista alguma liberdade administrativa. Com o auxílio da iniciativa particular e de “*empréstimo com emissão de títulos de dívida pública sem juros resgatáveis em sete anos, adquiridos por comerciantes, fazendeiros e industriais locais*” (MIRANDA, 1990, p:103), a cidade conseguiu passar à frente de outros municípios da Província.

Foram realizadas, então, obras de melhoramentos urbanos, a saber: canalização de esgotos na Rua da Califórnia (atual Rua Halfeld); abertura da Rua Santa Rita até a União e Indústria, então Rua do Imperador, e construção de uma ponte sobre o córrego Independência; prolongamento da Rua Espírito Santo; abertura da Rua Sampaio; construção de um canal para escoamento das águas da Rua da Liberdade, desde a Rua Santo Antônio até a Rua do Imperador, abaixo da qual tudo era brejo, sendo que na mesma área foram adquiridos os terrenos para a construção da estação; foram realizados aterros nas Ruas do Imperador, Santa Rita e Califórnia; abertura de mais valetas na Rua Direita; iluminação da cidade por meio de 84 lâmpões a querosene (OLIVEIRA, 1966, p:98).

Outras obras em prol do saneamento e das condições higiênicas da cidade foram também executadas; as novas vias vão sendo abertas primeiramente dentro do núcleo, como podemos observar na Figura 16.

Importante obra de vulto contempla o ajardinamento do largo municipal, hoje Parque Halfeld e principal praça do centro da cidade. A indicação feita pelo dr. Marcelino de Assis Tostes pedindo o ajardinamento do largo pelo estilo inglês de relva e árvores foi reiterada pela Câmara em sessão de 10 de outubro de 1879 (OLIVEIRA, 1966, p:105).

Em 1880 o arquiteto Miguel Antônio Lallemant²³ é contratado para fazer a planta do ajardinamento (Figura 20) e, antes mesmo do fim do ano, as obras já estavam concluídas e foram examinadas pelos vereadores.

Constatou-se uma série de faltas e problemas relatados em documento da Câmara datado de 16 de novembro daquele ano. Estava feito o projeto de embelezamento da praça, ocasionando insatisfações e protestos por parte da população. Apenas em 1901 o largo passaria por nova reforma.

Figura 20 – Jardim Municipal (atual Parque Halfeld) e Fórum de Juiz de Fora, 1880.

Acesso em: junho, 2018. Fonte: Arquivo Público Mineiro.

http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/fotografico_docs/photo.php?lid=29998

²³ Não encontramos o projeto nos arquivos de Juiz de Fora.

4

Bernardo Mascarenhas e a energia elétrica

De acordo com OLIVEIRA (1966), nenhum outro feito marcou tanto a década de 1880 quanto a chegada da eletricidade pelas mãos de Bernardo Mascarenhas; *“empreendimento notável que, mais uma vez, veio colocar a cidade na vanguarda das cidades brasileiras, chamando para ela a atenção das administrações municipais de quase todo o país”* (OLIVEIRA, 1966, p:113).

O empresário Bernardo Mascarenhas era sócio fundador da Companhia Cedro (1872) e também da Tecelagem Mascarenhas (1888), sendo um dos precursores da indústria têxtil, que em Minas Gerais estava à frente no setor industrial. O fator decisivo para a implantação do setor têxtil no Brasil fora sua crise na Inglaterra, quando os Estados Unidos suspendem o abastecimento de matéria-prima por razão da Guerra de Secessão. A produção algodoeira mineira, que então se encontrava em crise, reorganiza-se rapidamente, passando a exportar o produto. *“Como eram os britânicos que abasteciam, em sua quase totalidade, o mercado brasileiro de tecidos, a sua entrada em crise favorece o estabelecimento da indústria têxtil no país, em bases sólidas”* (VAZ, 1977, p:108).

Apesar da retração da exportação brasileira por conta da normalização do comércio após o término do conflito, a produção passou a ser absorvida pelas fábricas de tecidos. No Quadro 01 podemos observar a rápida multiplicação das fábricas pelo estado de Minas Gerais.

FÁBRICAS DE TECIDOS INSTALADAS EM MINAS GERAIS ENTRE 1872 E 1900

<i>Denominação</i>	<i>Data</i>	<i>Local</i>	<i>Capital</i>	<i>Nº Teares</i>	<i>Nº Operários</i>
Cedro	1872	Taboleiro Grande	150:000\$	18	70
Brumado	1872	Brumado	150:000\$	40	80
Cachoeira	1877	Curvelo	600:000\$	50	-
Bom Jesus da Água Fria	1881	-	233:000\$	50	140
Sabarense	(1)	Sabará	250:000\$	48	100
Filatório Montes Claros	(1)	Montes Claros	150:000\$	40	72
Cassú	(1)	Uberaba	-	-	-
Itabirana	1884	Itabira	160:000\$	28	50
Bery-Bery	1884	Diamantina	300:000\$	40	120
São Sebastião	1884	Curvelo	189:500\$	40	75
São Silvestre	1885	Viçosa	200:000\$	50	60
Cachoeira dos Macacos	1886	Sete Lagoas	600:000\$	-	-
Mineira	1886	Lavras	500:000\$	176	-
Mascarenhas	1888	Juiz de Fora	600:000\$	60	-
Pedreira	1888	Itabira	200:000\$	65	-
Policena Mascarenhas	1888	Alvinópolis	500:000\$	136	-
Santa Bárbara	1888	Buenópolis	400:000\$	78	-
São Roberto	1888	Gouvea	500:000\$	60	-
Industrial Mineira	1889	Juiz de Fora	600:000\$	100	200
Santanense	1891	Itaúna	600:000\$	215	-
São Joanense	1891	São João Del Rey	300:000\$	100	-
Pitanguense	1893	Pitangüé	600:000\$	200	-
São Domingos	1894	Sta. Bárbara	-	-	-
Jequitahy	1895	Jequitahy	250:000\$	-	-
Santa Bárbara	(2)	Curumatahy	-	75	82
Perpétua	(2)	Diamantina	-	15	-
Itinga	(2)	Itinga	-	48	-
Itabira do Campo	1896	Itabirito	500:000\$	100	-
Melancias	(3)	Sete Lagoas	-	38	-

Notas: (1) – A fábrica existia antes de 1883, já que é citada no Relatório do presidente da Província, Antônio Gonçalves Chaves, em 2-8-1883, p.42-43.

(2) – A fábrica existia antes de 1896, já que é citada no artigo de Catão Gomes Jardim. A região diamantina – suas riquezas naturais e seus recursos. In: *Revista industrial mineira*. Ouro Preto, 15-3-1896, nº17, p.181-191.

(3) – A fábrica já existia antes de 1897, cf. *Revista industrial mineira*, 30-10-1897, nº22, p.72.

Fontes: Francisco da Costa Belém, *Relatório*, 1-10-1874, p.61-62; Antônio Gonçalves Chaves, *Relatório*, 2-8-1883, p.41-44; Antônio Augusto de Lima, *Relatório*, 15-7-1891, p.61; *Revista industrial mineira*, 15-2-1894, nº5, p.121 – 15-3-1895, nº15, p.107 – 15-5-1896, nº17, p. 181-191 – 30-10-1897, nº22, p.72; Governo de Minas Gerais, *Diagnóstico da economia mineira*, vol. V, p.224; Paulo Tamin, op. cit., p.404-407.

(...) A ideia da criação da primeira indústria de tecidos de Minas Gerais, já estava amadurecida, graças à iniciativa dos irmãos Mascarenhas, que, em 1872, poriam em funcionamento a fábrica Cedro. A implantação desta fábrica e seu sucesso despertaram o interesse pelo setor industrial têxtil, atraindo capitais que até então estavam sendo reinvestidos na atividade agrícola ou comercial. (VAZ, 1977, p:112)

Com o intuito de expandir sua indústria, Mascarenhas encontra em Juiz de Fora as condições ideais para avançar em seus planos. *“Na cidade de gente progressista, em plena fase de crescimento, encontra o clima procurado. (...) Aqui tudo era diferente. Só encontrava aplausos e decidido apoio. Era só por as mãos à obra”* (MASCARENHAS, 1959, p:114).

As fábricas de tecido inicialmente utilizavam a água como força motriz, daí a importância de serem instaladas próximas das quedas d'água. Em Mariano Procópio havia grande cachoeira e, mesmo em 1865, Mascarenhas ansiava construir uma fábrica em suas proximidades;

[...] o irmão Antônio Cândido impusera, porém, o Cedro. E agora a cachoeira de Mariano Procópio servia a outra fábrica, a dos Ingleses. Quando decidira mudar-se para Juiz de Fora, seu objetivo era a construção da tecelagem. O plano da eletricidade foi concepção consequente e não originária. (MASCARENHAS, 1959, p:123)

Destacamos a figura de Mascarenhas e seus planos industriais por muito nos importar as consequências de seus feitos, pois, tanto o advento da energia elétrica quanto o local em que será implantada a fábrica serão de fundamental importância para o crescimento da cidade e a consolidação da área central.

Partimos, portanto, da escolha do local onde seriam instaladas as dependências da fábrica. O terreno escolhido era pantanoso, localizado entre a estação da cidade, próximo da linha férrea, às margens da Rua do Imperador (Rodovia União e Indústria), por onde um braço do Paraibuna se adentrava (Figura 21). Para a construção do edifício foram realizadas grandes obras de engenharia sanitária, todas executados pela iniciativa particular do empresário, com o intuito de transformar aquele brejo em local adequado para receber uma fábrica de tecidos.

E o prédio surgiu. Vieram os maquinismos encomendados de Manchester. Eram 30 teares dos fabricantes Hogson e máquinas de preparação de Robert Hall & Sons. Em 14 de maio de 1888 foi inaugurada a fábrica que teve o nome de Tecelagem Mascarenhas. (MASCARENHAS, 1959, p:125)

Enquanto o empresário dedicava-se aos assuntos da fábrica e sua construção, parte do seu tempo era também dedicado às pesquisas e projetos para a instalação da usina hidrelétrica que há muito sonhava. Após anos de estudos, cartas e conteúdos trocados com amigos de Manchester e, após a inauguração da fábrica, o empresário pode, enfim, realizar o feito que tanto planejava: na noite de 22 de agosto de 1889, a cidade se iluminara graças à energia elétrica de sua usina.

O feito de Bernardo Mascarenhas é considerado o marco inicial do desenvolvimento industrial de Juiz de Fora, que ficou situada historicamente como a pioneira da hidroeletricidade na América do Sul. Deve-se, realmente, à iniciativa desse bravo sertanejo a primeira usina hidrelétrica sul-americana destinada a produzir energia para iluminação pública e particular e para a movimentação de motores industriais. (OLIVEIRA, A.; 1987, p:83)

Figura 21 – Mapa indicando a localização da fábrica de Bernardo Mascarenhas e as estações ferroviárias. Destaque para o meandro do rio Paraíba que restou dos aterros para o assentamento dos trilhos da Estação de Ferro Dom Pedro II, configurando terreno pantanoso.

Fonte: CAVALCANTI, 1883, disponível no Arquivo Histórico de Juiz de Fora, com elaboração da autora, 2018.

É preciso destacar, contudo, que a Fábrica de Tecidos Industrial Mineira, já em 1887, pôs a funcionar o primeiro motor movido por energia hidrelétrica na cidade, mas a iniciativa foi restrita à própria fábrica. Mascarenhas estava à frente, portanto, da Cia. Mineira de Eletricidade, instalada na cachoeira de Marmelos, responsável pelo abastecimento de energia para a cidade.

Foi através do empresário e da instalação da fábrica que a região da atual Praça Presidente Antônio Carlos desenvolveu-se. PASSAGLIA (1979) elenca quatro fatores relacionados à escolha do local onde fora construída a Tecelagem Mascarenhas:

1º Ela foi planejada para ficar localizada na área urbana devido ao fator mão-de-obra que, no caso de Juiz de Fora, não constituía-se num problema maior, devido a existência de um contingente significativo de imigrantes e de seus descendentes, principalmente alemães e italianos, que poderiam atender às necessidades das primeiras indústrias.

2º Estar próxima do transporte ferroviário, cuja Estação de Juiz de Fora não ficava a mais de 150 metros de distância.

3º Terrenos de baixo custo, condição esta atendida pela área escolhida, na medida em que ela ficava próxima a um dos meandros do rio Paraibuna, portanto sujeita a inundações na época.

4º E, o elemento fundamental, que era o da energia; a fábrica deveria ficar o mais próximo possível da usina transformadora que, por sua vez, deveria estar na menor distância da fonte geradora, que era a cachoeira de Marmelos. (PASSAGLIA, 1979, p:47)

Dessa forma, tanto a fábrica e, principalmente, a usina foram grandes impulsionadores da ocupação da região que logo irá se transformar num dos mais importantes largos da cidade.

5

Nova planta cadastral e outros componentes de infraestrutura

Ao fim de 1881, a Câmara Municipal contrata o engenheiro José Barbalho Uchôa Cavalcanti para elaborar a planta cadastral e topográfica detalhada de Juiz de Fora (Figura 22), compreendendo a área entre a ponte do Cemitério, Estrada de Ferro Dom Pedro II e o morro da Gratidão e os limites da cidade, enfim, todo o perímetro urbano; havia então na cidade 613 casas (OLIVEIRA, 1966, p:118).

Na década de 1880 foram realizadas, ainda, outras obras para abastecimento de água; abertura de valas e bueiros; construção da nova cadeia; drenagem de áreas pantanosas; também são instaladas as primeiras linhas de bondes, inicialmente com tração animal e em seguida movidos à eletricidade.

Estabelecia-se dessa forma um importante elemento indutor da expansão urbana e que posteriormente exerceria uma significativa influência sobre os padrões de acumulação e ocupação da cidade. Servindo a princípio às áreas mais centrais, aos poucos os trilhos passaram a ter assentamento definido em função do atendimento ao setor industrial inicialmente no bairro Fábrica... (MIRANDA, 1990, p:106)

O bairro Fábrica mencionado refere-se à região da Vilagem, em Mariano Procópio. A ação pública, nesse período, *“voltava-se prioritariamente para o embelezamento urbano e nivelamento de ruas”* (MIRANDA, 1990, p:106).

Figura 22 – Planta cadastral de 1883, elaborada por Cavalcanti.
Fonte: Arquivo Histórico de Juiz de Fora.

Ao final da década de 1880, a chegada da era republicana vem assinalar Juiz de Fora como uma das principais cidades brasileiras que estiveram à frente da luta e propaganda do novo regime.

O último congresso republicano do Brasil reunira-se em Juiz de Fora, naquele mesmo ano de 1889. Tão logo vieram os primeiros telegramas, o povo se reuniu em comícios. À proclamação oficial, feita às 9 horas da noite, seguiu-se um préstito cívico que percorreu a cidade dando vivas aos membros do Governo Provisório. (MASCARENHAS, 1959, p:164)

A partir daqui, como havíamos assinalado anteriormente, novas conjunturas econômicas, políticas e administrativas vão se dar em âmbito nacional, alterando também a forma urbana à medida que se estabelecem e/ou se potencializam as relações estruturais ligadas ao processo de urbanização.

PARTE II

Juiz de Fora, “Atenas Mineira”²⁴

1890 – 1909

Como coloca BARBOSA (2015, p:4), *“a primeira década republicana busca sanar um problema de longa data da administração pública brasileira: a questão da autonomia municipal”*. Diferentemente do que ocorreu em outras cidades que passaram por grandes intervenções implementadas por prefeitos, em Juiz de Fora a Câmara Municipal estava à frente dessas medidas, conforme esclarece Oliveira:

“O Distrito é a base da organização administrativa do Estado de Minas Gerais, é a circunscrição territorial que tem administração própria em tudo quanto respeita ao seu peculiar interesse” – dispôs a Lei estadual nº2. E a Resolução Municipal nº1, baseada nela, regulou: “O Governo local se constitui tendo por base a organização municipal e a organização distrital. O Município divide-se em distritos. O Município é regido pela Câmara Municipal. O Distrito é regido pelo Conselho Distrital. A Câmara Municipal e os Conselhos Distritais funcionam em íntima independência e harmonia”. (OLIVEIRA, 1966, p:143)

Durante as décadas de 1890 e 1900, as obras realizadas pelo poder municipal voltaram-se sobretudo para o saneamento e abastecimento de água. O período é marcado por uma das maiores

²⁴ O nome foi dado pelo escritor Arthur de Azevedo, quando esteve em Juiz de Fora, em 1907, para assistir à peça de sua autoria “O dote”. Juiz de Fora era considerada a capital cultural de Minas Gerais, sediando a Academia Mineira de Letras a partir de 1909. (SILVA, Teresinha V. Zimbrão. *Murilo Mendes: registros de uma Belle Époque*. In: Neves, José Alberto Pinho; et. ali. (orgs.). Juiz de Fora: história, texto e imagem. Juiz de Fora: Funalfa, 2004, p. 101).

polêmicas enfrentadas pela municipalidade até aquele momento: o plano de saneamento e de expansão da cidade, do engenheiro francês Gregory Howyan, de 1893. Apesar de nunca ter sido implantado por completo, o plano provocou grande movimentação na cidade em razão das obras que deveriam ser realizadas para que ela pudesse continuar em pleno desenvolvimento: do abastecimento de águas, da coleta de esgotos e da drenagem de pântanos.

Também no final do século, ocorreram transformações nos espaços públicos e a formação do último largo dessa época na área central da cidade: o Largo da Alfândega, hoje praça Presidente Antônio Carlos. Localizada em área pantanosa, próximo à Estação Central, a região do largo seria aos poucos ocupada por importantes edifícios e equipamentos, como os edifícios da Construtora Pantaleone Arcuri, da Escola Normal e da Tecelagem Mascarenhas, para citar alguns.

Entre 1891 e 1892, cinco localidades foram indicadas para constituir a futura capital mineira: Barbacena, Juiz de Fora, Paraúna, Várzea do Marçal e Curral Del Rey. Os levantamentos foram realizados no sentido de correlacionar vários elementos, como configuração topográfica, posição geográfica, constituição do solo para avaliar as condições de fertilidade, regime hidrológico e hidrogeológico, boas possibilidades de ligação ferroviária – considerando o plano geral da viação nos âmbitos estadual e federal, e custo econômico mínimo (HORTA, 1994).

Juiz de Fora possuía todos os elementos naturais adequados; porém a sua localização (longe do centro do Estado e próximo ao Rio de Janeiro) e o seu atual (1893) desenvolvimento urbano-industrial eram fatores antinômicos aos objetivos intencionais. (HORTA, 1994, p:75)

Mesmo com a transferência da capital para a cidade nova de Belo Horizonte, a “Princesa de Minas” manteve o posto dianteiro da indústria do estado até meados do novo século. A virada para o XX foi documentada através de uma série de publicações do *Jornal do Comércio*, destacando o desenvolvimento de Juiz de Fora que continuava a prosperar, principalmente o setor industrial. O pensamento higienista, como parte de um ideário de modernidade, atrelado às necessidades da burguesia e suas indústrias, ditam as transformações urbanas observadas entre 1890 e 1909.

6

Plano Howyan

O plano *Saneamento e expansão da cidade de Juiz de Fora: águas e esgotos; retificação de rios, drenagem*, desenvolvido pelo engenheiro Gregory Howyan em 1893²⁵, foi, segundo OLIVEIRA (1966), o problema administrativo mais discutido da cidade.

Sobre ele, pode-se dizer, se manifestaram então os mais abalizados técnicos do país, em pareceres ou artigos publicados na imprensa local e na do Rio de Janeiro, tendo sua execução suscitado de início a formação de correntes de opinião apaixonadas, umas a favor e outras contra o prosseguimento das obras, das quais resultou encarniçada luta política em 1894. (OLIVEIRA, 1966, p:161)

Em março de 1892, toma posse do cargo de presidente da Câmara Municipal o dr. Francisco Bernardino, de pronto indeferindo um requerimento para a prorrogação de prazo concernente às obras de saneamento e transformação da cidade, multando o contratante Moraes Sarmento. Mesmo antes de sua posse, Francisco Bernardino não era a favor da realização dos serviços projetados pelo engenheiro Sarmento.

O novo presidente da Câmara estava, contudo, interessado no saneamento da cidade, julgando as obras necessárias para o futuro de Juiz de Fora; suas pontes e estradas, imprescindíveis ao comércio e à lavoura. Suas primeiras providências foram o estudo de um grande empréstimo e a contratação de Howyan. As obras tiveram início em 1893.

²⁵ O plano foi reeditado em livro bilingue e republicado pelo Centro de Estudos da Água da CESAMA, em 2004, através da FUNALFA (Fundação Cultural Alfredo Ferreira Lage), instituição responsável pela política cultural do município de Juiz de Fora.

Até então e desde agosto de 1892, o nome de Howyan aparece, como diretor de Obras Municipais, sugerindo medidas quanto a urbanização, abastecimento d'água, estradas municipais, contrato de pessoal técnico para obras de saneamento e, principalmente, como autor de um "projeto sobre a derivação do rio Paraibuna..." (OLIVEIRA, 1966, p:164)

Mas, até julho de 1893 não haviam sido iniciadas as obras por conflitos entre outros engenheiros e Howyan; parte da polêmica envolvia um empréstimo de enorme vulto: Francisco Bernardino importa da França toneladas de cimento que chegam no início do ano de 1894, período em que as obras andaram em ritmo acelerado até 31 de dezembro, último dia de sua administração.

O plano sofreu diversas objeções pela sua grandiosidade, tendo sido julgado errado e inexecutável, *“porque dependia de aterros volumosos em proporções fantásticas que soterrariam a cidade”* (OLIVEIRA, 1966, p:167). Não há documentos que informam quais partes foram executadas durante o mandato de Francisco Bernardino. Sabe-se, no entanto, que a obra conhecida como *Variante Howyan*²⁶ foi realizada *“entre 1942 e 1950, tendo se tornado determinante para a diminuição dos episódios de inundação na cidade”* (MACHADO; CUNHA, 2011, p:8).

Com o *“parecer do Clube de Engenharia brasileiro, que opinou no sentido de que o projeto fosse totalmente reconsiderado, a nova administração municipal suspendeu as obras”* (OLIVEIRA, 1966, p:170) e,

²⁶ Proposição de Howyan para um trecho do Paraibuna que, segundo ele, seria a principal causa dos transbordamentos do rio. A solução seria a eliminação de um grande meandro para favorecer a fluidez das águas, facilitando o escoamento para jusante. MACHADO, P. J. O.; CUNHA, S. B. da. Juiz de Fora: inundações, saneamento e ordenamento territorial. In: *Revista Geografica de America Central* (online), v. 2, p. 1-15, 2011, p:8. Disponível em: <http://www.revistas.una.ac.cr/index.php/geografica/article/view/2455/2351> Acesso em: maio, 2018.

a partir daí o plano foi alvo de duras críticas, sendo atacados o engenheiro Howyan e Francisco Bernardino.

Apesar de todo o ataque sofrido, o estudo de Howyan aponta para questões de extrema relevância quanto aos problemas identificados na cidade, como o abastecimento de água e a drenagem de pântanos.

Como indicado em capítulos anteriores e ilustrado em diferentes situações, a cidade ocupa uma várzea pantanosa tendo enfrentado diversos problemas por causa dos alagamentos. Muitos aterros, como comentado, foram realizados para que a área onde está localizada a estação pudesse ser ocupada, assim como tantas outras partes da cidade. O engenheiro destaca a relação entre a existência dos pântanos e o surgimento de epidemias e a proliferação de bactérias, propondo a drenagem através do método de colmatagem.²⁷

Desejamos muito que Juiz de Fora sofra essas diversas transformações, tanto do ponto de vista higiênico quanto do ponto de vista do seu desenvolvimento posterior. Juiz de Fora necessita de chafarizes ou fontes públicas, de edificações agradáveis e salubres, de ruas limpas e bem conservadas. (HOWYAN, 2004, p:59)

Demonstrando ligação com o pensamento higienista que viria balizar outras transformações urbanas no Brasil, Howyan aponta a higiene pública como uma das principais preocupações dos países civilizados.

Está agora provado que a expansão dessas epidemias se deve a diversas causas tais como: miséria, ignorância,

²⁷ "Trabalho de atulhamento ou de enchimento realizado pelos agentes naturais ou pelo homem em zonas deprimidas" (GUERRA, 1978, p. 98). Parte do procedimento consiste em conduzir águas ricas em detritos orgânicos e minerais para baixadas, para que elas, se depositando, aterrem ou fertilizem o terreno.

aglomeração de habitações, falta de moradia, falta de aeração geral, falta d'água, sua má qualidade, falta de esgotos nas cidades ou sua instalação defeituosa, etc...etc. (HOWYAN, 2004, p:61)

Como continuação desse pensamento, o engenheiro aponta algumas diretrizes quanto às construções públicas e particulares, destacando a necessidade de hospital, asilo, creche, hospícios e maternidade. Howyan esclarece que em cidades de pequeno porte, como era o caso de Juiz de Fora, essas categorias poderiam ser agrupadas sem grandes prejuízos. Mas como Juiz de Fora tornar-se-ia uma cidade importante num futuro próximo, de acordo com o documento escrito

Esses estabelecimentos devem ser isolados uns dos outros porque as exigências da higiene diferem, de maneira bastante notável, para cada uma das categorias. Nesse programa, determinou-se a situação que cada um desses estabelecimentos deve ocupar, devendo ser sempre situados fora da cidade de maneira a formar em torno dela o que se convencionou chamar de cinturão sanitário. (HOWYAN, 2004, p:115)

Outras diretrizes são colocadas pelo engenheiro, como o tipo de solo onde as edificações deveriam estar localizadas, larguras dos caminhos, qualidade da arborização, direcionamento de fachadas em função da insolação e direção dos ventos, dentre outras características construtivas e arquitetônicas, como a organização por pavilhões.

Os jardins, gramados, bosques, em torno dos pavilhões são muito úteis e nunca serão demasiados. A parte reservada à administração deverá sempre ser absolutamente independente. Os anexos tais como: cozinhas, banheiros, lavanderias, farmácia, etc. serão dispostos de maneira a servir a cada uma das partes do edifício. É por essa razão prática que a disposição dos pavilhões deve ser tomada de

acordo com um eixo de simetria. Anteriormente, todas essas diversas partes estavam reunidas em prédio de vários andares e, frequentemente, sobre uma pequena área, mas foi reconhecido que esse sistema era falho, que cada doença deve, tanto quanto possível, ser tratada numa sala especial e, há meio século aproximadamente, esse sistema dos pavilhões isolados tem prevalecido e prestado importantes serviços. (HOWYAN, 2004, p:119)

Ainda no texto são estipuladas as dimensões mais convenientes para os pavilhões, também o detalhamento de janelas e outras aberturas. No Plano Geral estão indicadas as áreas que devem ser ocupadas no entorno da cidade. *“Há ainda muitas outras medidas aplicáveis às moradias, vilas operárias, teatros, etc...etc, medidas relacionadas diretamente com a higiene pública”* (HOWYAN, 2004, p:125).

Sobre as ruas, o engenheiro coloca:

Normalmente, avaliamos o progresso de uma cidade pela situação de suas ruas, praças e passeios públicos, cuja manutenção ocupa grande importância em todas as questões higiênicas. (HOWYAN, 2004, p:127)

E em Juiz de Fora as ruas eram empoeiradas nas temporadas secas e muito enlameadas nas épocas chuvosas, ocasionando todo tipo de incômodo aos transeuntes. O calçamento das ruas fazia parte dos trabalhos de saneamento e o engenheiro afirmava que a pavimentação das vias impediria parte das infecções e *“além de útil, dá à cidade um aspecto dos mais agradáveis”* (HOWYAN, 2004, p:129).

Poderiam ser utilizadas três soluções de pavimentação: o sistema de empedramento, conhecido como *Mac-Adam* ²⁸, a pavimentação de paralelepípedos e a pavimentação de madeira. O

²⁸ Conferir nota nº9 do Prólogo.

primeiro deveria ser utilizado para ruas afastadas do centro e bairros menos frequentados; o segundo *“é indispensável nas partes da cidade onde há comércio e onde está o grande movimento de carros e pedestres”* (HOWYAN, 2004, p:131). Para o engenheiro, no entanto, o terceiro sistema parecia o mais vantajoso e, sem dúvida alguma, o mais agradável e cômodo, apesar de mais oneroso que os outros dois.

De acordo com Howyan, uma grande dificuldade encontrada durante o levantamento realizado para a elaboração do plano era o nivelamento e o alinhamento das ruas da cidade. Segundo o engenheiro, *“essas medidas, que foram tomadas antigamente de uma forma tão defeituosa constituirão, se não cuidarmos, um sério impedimento ao embelezamento dessa cidade”* (HOWYAN, 2004, p:135).

Por essa e outras colocações, percebe-se que o plano estava intimamente ligado à prática comum do final do século XIX e início do XX: o embelezamento urbano, presente em grandes projetos de modernização urbana, como as reformas de Pereira Passos no Rio de Janeiro. Pelo tom avaliativo e normativo do estudo apresentado por Howyan, e segundo BARBOSA (2015), o plano foi por vezes citado como esboço pioneiro de um Plano Diretor.

7**Largos e Praças:
consolidação de espaços na área central**

A partir da chegada da ferrovia em Juiz de Fora, áreas antes despovoadas passaram a ser ocupadas – como o largo da alfândega –, assim como novas relações espaciais foram surgindo e outras regiões foram aos poucos sendo consolidadas – como a praça da estação.

De fato, tanto a praça como o largo, enquanto elementos que compõem a forma urbana, carregam consigo forte simbolismo desde o surgimento dos primeiros centros urbanos, representando lugares de sociabilidade e vínculos diversos. As relações estabelecidas nestes espaços são primordiais para a dinâmica das cidades e, por isso, nos ocupamos de destacar alguns desses casos (Figura 23) e suas particularidades.

Figura 23 – Mapa de Juiz de Fora indicando os espaços de largos e praças analisados.
 Fonte: CAVALCANTI, 1883, disponível no Arquivo Histórico de Juiz de Fora, com elaboração da autora, 2018.

7.1

Largo da Alfândega

Praça Presidente Antônio Carlos

Localizado em um dos vértices do triângulo central²⁹ de Juiz de Fora, o então chamado Largo da Alfândega foi o último do centro da cidade a se consolidar, em meados da década de 1890, por consequência da construção da Alfândega Ferroviária do Estado (1893), um dos impulsionadores do desenvolvimento da área juntamente com a fábrica de tecidos Bernardo Mascarenhas, inaugurada em 1888 - ao menos parte dela³⁰ (Figura 24 e 25). O largo formou-se sobre o aterro de um meandro³¹ do rio Paraibuna (Figuras 26 e 27), no local onde o córrego Independência – hoje canalizado, desembocava, no “*extremo sul da área então urbanizada*” (PASSAGLIA, 1979, p:42).

Os elementos delimitadores do largo fazem parte do Setor Histórico Praça Antônio Carlos, assim definido pelo extinto IPPLAN (Instituto de Pesquisa e Planejamento de Juiz de Fora), pela sua importância histórica e arquitetônica. São eles: 1. Antiga fábrica Bernardo Mascarenhas; 2. Antiga instalação da Alfândega Ferroviária do Estado; 3. Antiga construtora Pantaleone Arcuri; 4.

²⁹ A região central de Juiz de Fora é comumente chamada *triângulo central* pelo desenho das principais vias. O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (2000) reconhece dois triângulos: o triângulo maior formado pelas Avs. Barão do Rio Branco (antiga Rua Direita), Independência (atual Itamar Franco) e Francisco Bernardino, incorporando as Praças Antônio Carlos e Dr. João Penido (Praça da Estação), o Parque Halfeld e os seus entornos; e o triângulo menor, formado pelas Avs. Barão do Rio Branco, Independência e Getúlio Vargas (trecho da Rodovia União e Indústria, assinalada em capítulos anteriores).

³⁰ Outras instalações da fábrica foram construídas além do primeiro núcleo, que também passou por obras de ampliação. Essas alterações serão abordadas nos próximos capítulos.

³¹ “*Com a implantação da Ferrovia D. Pedro II, o Rio Paraibuna foi seccionado, resultando um grande meandro abandonado, exatamente onde existia a foz do Córrego Independência, no local hoje ocupado pela Praça Antônio Carlos*”. (MACHADO, P. J. de O. *Urbanização e modificações no Córrego Independência, Juiz de Fora/MG*. CaderNAU-Cadernos do Núcleo de Análises Urbanas, v.9, n. 1, p. 135 – 154, 2016, p:142).

Antiga Companhia Mineira de Eletricidade, atual CEMIG; 5. Escola Normal (Figura 28).

Pode-se, atualmente, delimitar sua área pelo encontro das vias: Avenida Getúlio Vargas, Avenida Itamar Franco e Rua Dr. Paulo Frontin. Essa delimitação, embora a mesma de sua gênese, não foi suficiente para definir ou mesmo simplificar as modificações ocorridas, ou seja, ainda que o conjunto tenha se mantido praticamente o mesmo ³² desde o primeiro desenho de praça executado, a forma urbana fora excepcionalmente modificada, como ilustrado na Figura 28.

Figura 24 – A fotografia da década de 1890 mostra o núcleo originário da fábrica de Bernardo Mascarenhas, de 1888. A linha contínua na parte de cima da fotografia refere-se à Estrada de Ferro Central do Brasil. Acesso em: Maio, 2018.

Fonte: <https://literariovirtual.blogspot.com.br/2014/04/bernardo-mascarenhas-entrevista-virtual.html>

³² Parte da Escola Normal, assim como o muro da fábrica Bernardo Mascarenhas, sofreram alterações significativas com as intervenções de Itamar Franco e Tarcísio Delgado, nas décadas de 1960 e 2000, respectivamente.

Figura 25 – Desenho que ilustra a cidade de Juiz de Fora na virada do século XIX para o XX. Em uma das extremidades podemos localizar o núcleo original da Fábrica Mascarenhas e o aterro do meando, onde hoje está localizada a Praça Antônio Carlos. Autor desconhecido. Acesso em: Maio, 2018.

Fonte: <https://4.bp.blogspot.com/-8eDWa6vm3G4/V6m4y5iRs-I/AAAAAAAAAE8/GzurJmru0e0gKCRUUHOvmuS9DQFSPbmDgCLcB/s1600/255.jpg>

Figura 26 – Parte da planta do antigo leito do rio Paraíba, de 1895. O braço do rio foi aterrado para a construção do edifício da Alfândega Ferroviária, indicado no mapa pela projeção tracejada. Não está representada a fábrica de Bernardo Mascarenhas.

Fonte: PASSAGLIA, 1979, p:42.

Figura 27 – Em primeiro plano, o terreno onde foi aterrado o meandro do rio Paraíba. À esquerda vê-se o núcleo originário da fábrica Mascarenhas, destacado na Figura 24. Década de 1890. Acesso em: maio, 2018.

Fonte: <http://mauricioresgatandoopassado.blogspot.com/2016/02/imperio-0-fotos.html>

Figura 28 – Praça Antônio Carlos e conjunto. Destaque para a abertura da Avenida Independência no final da década de 1960. 1) Conjunto Bernardo Mascarenhas, 2) Alfândega Ferroviária, 3) Construtora Pantaleone Arcuri, 4) Companhia Mineira de Eletricidade (CEMIG), 5) Escola Normal, 6) Largo da Alfândega/Praça Antônio Carlos.
Fonte: elaboração própria, 2018.

O espaço do largo era também a entrada da cidade, no ponto onde a estrada de rodagem União e Indústria (atual Avenida Getúlio Vargas) alcançava o aglomerado urbano.

Sendo a “porta de entrada da cidade”, aí instalaram-se as duas primeiras indústrias a utilizar a eletricidade como força motriz, a fábrica de ladrilhos da Companhia Pantaleone e, a de tecidos Bernardo Mascarenhas; ambas, próximas à usina transformadora da pioneira Companhia Mineira de Eletricidade também aí localizada. (PASSAGLIA, 1979, p:39)

O núcleo originário da fábrica de Bernardo Mascarenhas encontrava-se edificado já no final da década de 1880, núcleo esse que hoje corresponde à ala esquerda do CCBM (Centro Cultural Bernardo Mascarenhas). O restante do conjunto foi construído em três etapas de ampliação ocorridas nas décadas de 1890, 1900 e 1920 (Figura 29).

Figura 29 – Esquema das etapas de ampliação do complexo da Tecelagem Mascarenhas. 1ª etapa – Década de 1890; 2ª etapa – Década de 1900; 3ª etapa – Década de 1920.

Fonte: PASSAGLIA, 1979, p: 45 e 46.

Apesar da ocupação pioneira da fábrica, foi apenas com a construção da Alfândega Ferroviária do Estado, iniciada em 1893, e da construtora Pantaleone Arcuri, de 1895, que o largo tomou forma e clareza maior, sendo definido, principalmente, pelo pátio fronteiro da Alfândega. Posteriormente, em 1930, foi construído no lugar da

antiga penitenciária o último edifício do conjunto, a Escola Normal, definindo mais uma aresta do largo.

O espaço físico, até a década de 1930, constava de uma grande extensão de área destinada ao trânsito de carruagens e transeuntes. Pela qualidade de aterro de um dos meandros do rio Paraibuna e por estar próxima ao encontro desse com o córrego Independência, o local estava sujeito a inundações e alagamentos no período chuvoso.

7.2

Praça da Imperatriz Praça Dr. João Penido Praça (Largo) da Estação

A implantação da estação ferroviária em Juiz de Fora, como visto anteriormente, fora essencial para a ocupação e consolidação do que convencionou-se chamar “parte baixa”³³ da cidade. Sua posição à margem do Paraibuna possibilitou o deslocamento – ou ao menos o espraio da vida econômica e comercial, antes concentrada na Rua Direita (atual Avenida Barão do Rio Branco). Também por influência da estação consolidou-se a praça fronteiriça: a então praça da Imperatriz, comumente chamada praça da estação, denominada praça Dr. João Penido com a Proclamação da República.

O Largo da Estação, com a sua forma triangular, é resultante da implantação de um reticulado hipodâmico orientado em função do traçado da Rua Principal, atual

³³ Essa divisão é conhecida desde o século XIX. Por causa das características topográficas, a “parte alta” determina aquela mais próxima à serra do Morro do Imperador, enquanto a “parte baixa” está mais próxima ao rio Paraibuna, como explicita um relatório fiscal de 1888. (FUNDO DA CÂMARA MUNICIPAL NO PERÍODO IMPERIAL. Fiscais e agentes fiscais: Série 92: relatórios fiscais apresentados a Câmara de Juiz de Fora referente a diversos serviços executados, 1854/1888. Juiz de Fora, 1888).

Avenida Rio Branco, vindo a conflitar com a obliquidade do sítio geográfico em relação à orientação norte-sul, tendo na bacia de sedimentação do rio Paraibuna o principal determinante que está presente nos traçados da antiga Estrada União e Indústria e da Ferrovia Central do Brasil. (PASSAGLIA, 1979, p:63)

Reforçamos que, comumente, as estações ferroviárias e suas respectivas praças representavam a porta de entrada das cidades, recebendo todo tipo de tráfego: de pessoas, mercadorias, notícias do mundo, culturas diversas, enfim, localizando as cidades na era do progresso e da modernidade, e em Juiz de Fora esse processo não se deu de forma diferente.

A praça da estação reunia todo o *glamour* da *Belle Époque*, era ponto de encontro da política e da sociedade, atraiu o comércio e a movimentação econômica advindos da ferrovia; o setor hoteleiro cresceu no seu entorno, recebendo comerciantes viajantes e turistas.

As construções que inicialmente circundam a Praça da Estação buscam um contraponto com as construções operárias e os cortiços advindos do desenvolvimento industrial. Nas moradias, hotéis e casas de comércio percebe-se a necessidade de uma sociedade em conjugar o passado com o presente. (...) O conjunto eclético, emblema deste período de transição pelo qual não apenas a economia juiz-forana passava, mas a de todo o Brasil, é bastante significativo. (GENOVEZ; LEITE; GAWRYSZEWSKI; FRAGA; 1998, p:18).

O edifício da estação ferroviária, agora da Estrada de Ferro Central do Brasil³⁴, antes apenas um simples estribo inaugurado em 1877, sofreu sua “*primeira intervenção em 1883, quando foi ampliado, e a segunda em 1902, quando adquiriu sua conformação*

³⁴ A Estrada de Ferro Dom Pedro II passou a ser chamada Estrada de Ferro Central do Brasil a partir da Proclamação da República, em 1889.

*atual, seguindo esquemas compositivos neoclássicos*³⁵, tendo sido inaugurado o novo prédio em 1906. (Figuras 30 e 31)

De acordo com os relatórios do processo de tombamento³⁶, a estação se destaca pela exuberância arquitetônica e por seu significado histórico; além de possibilitar a descentralização da vida econômica, promovendo o crescimento urbano da região, como colocado anteriormente, o edifício transformou a Praça da Estação num centro de concentração popular para as atividades políticas e sociais que antes se davam no jardim municipal (atual Parque Halfeld), localizado na Rua Direita (atual Av. Barão do Rio Branco).

Figura 30 – A força policial postada na praça Dr. João Penido, antes da chegada do Presidente da República, Rodrigues Alves. Aos fundos podemos ver parte da cobertura da estação, 1902. Acesso em: maio, 2018. Fonte: <http://mauricioresgatandoopassado.blogspot.com/2016/02/fotos-historicas-0-fotos.html>

³⁵ PREFEITURA DE JUIZ DE FORA. *Processo 05815, Tombamento do imóvel a praça dr. João Penido, s/nº - Prédio da Estação*, vol. 01, 1997, p:12.

³⁶ Ibid.

Como esboçado em outros momentos, a região da praça era desprezada pela qualidade pantanosa do solo; conseqüentemente, o preço dos terrenos era baixo. Esse fato tornou possível a construção da estação, que por sua vez estimulou a ocupação da área.

Figura 31 – Cartão postal colorizado, inauguração da Estação Ferroviária, Estrada de Ferro Central do Brasil, em Juiz de Fora. Dezembro de 1906. Acesso em: maio, 2018. Fonte: <http://mauricioresgatandoopassado.blogspot.com/2016/02/fotos-historicas-0-fotos.html>

Portanto, até o final do século XIX, Juiz de Fora nunca fora acometida por enchentes³⁷ que pudessem trazer grandes prejuízos materiais, isso porque a cidade concentrava-se às margens da rua Direita, suficientemente distante do leito maior do rio Paraibuna; por

³⁷ As inundações eram comuns na parte baixa da cidade por uma clara questão geomorfológica, o que não impediu a ocupação do leito maior do rio, como podemos perceber. Mesmo no plano de Howyan, o engenheiro já destacava a necessidade de retificação do rio e drenagem dos pântanos, necessidade reforçada pelos registros de grandes cheias do Paraibuna, destacando os anos de 1856, 1857, 1886, 1892, 1906.

esse motivo, a inundação de 1906 – para além do fato de ter sido um regime de chuvas atípico, tornou-se um dos eventos mais memoráveis do período.

A revista *Kósmos* registrou a tragédia com as seguintes palavras:

As inundações levam a miséria, a confusão e o luto a dois estados, cinco ou seis cidades – Campos, S. João da Barra, S. Fidelis, Juiz de Fóra, Rio Novo, que sabemos mais? – são invadidas, afogadas, combalidas no seu conforto e na sua tranquilidade pela cheia dos rios da terra (...) São de Juiz de Fóra, a risonha cidade mineira que o Parahybuna invadiu e dominou por espaço de cinco dias, as gravuras que o *Kósmos* publica, aspectos apanhados em flagrante da grande calamidade que expulsou dos lares centenas de famílias, que destruiu e abalou dezenas de edifícios, que delapidou a fortuna publica e a economia particular em uma somma superior a mil contos de réis.³⁸

Segundo a revista, um terço da área da cidade foi inundada. Uma das gravuras citadas no relato mostra a Alfândega Ferroviária e a Estação em meio à enchente (Figura 32).

³⁸ As inundações. In.: *Kósmos*, - *Revista Artística, Científica e Literária*, Rio de Janeiro, nº3, 1906, p:43. Disponível em: <http://bndigital.bn.br/acervo-digital/kosmos/146420> Acesso em: maio, 2018.

Figura 32 – Fotografia mostrando o alcance das águas na inundação de 1906. À direita vê-se a Alfândega Ferroviária, no largo de mesmo nome, e as ruas cobertas pela água; no centro da imagem vemos a torre da Estação Central. Acesso em: maio, 2018.

Fonte: <http://www.mariadoresguardo.com.br/2010/03/praca-da-estacao-enchente-de-1906-foto.html>

A enchente de 1906 inundou o Largo Riachuelo, toda a parte baixa da cidade e a região de Mariano Procópio, prejudicando o comércio e a indústria, ameaçou construções (hotel Renaissance) [localizado na praça da estação], interrompeu o tráfego de bondes e a interação entre os bairros afetados. (GIAROLA, 2017, p:5)

Os danos provocados pelas enchentes do rio Paraibuna foram os principais motivos para a sua retificação, questão polêmica desde a década de 1890, quando do plano Howyan. A relação entre a cidade e o rio sempre estivera presente na história de Juiz de Fora, mas a partir da ocupação da parte baixa novas dinâmicas passaram a ser consideradas nos planos de expansão e transformação da área urbana. A parte baixa,

[...] Era uma várzea insalubre, por onde meandrava o vagaroso Paraibuna e seus afluentes urbanos e que muito contrastava com o expressivo crescimento econômico local. Era preciso, em última instância, domar o rio e tem início uma longa batalha da cidade contra as águas, com vistas à expansão urbana e à necessária salubridade. O Paraibuna, vetor de ocupação, implantação, ordenamento

e consolidação da cidade, passa à condição de adversário, visto como elemento a ser domado, seja para evitar doenças, evitar enchentes ou para aplacar a crescente sede da população que se multiplicava. (MACHADO; CUNHA; 2011, p:5)

A virada do século XIX para o XX marcava um período em que boa parte dos centros urbanos passavam por obras de reformas que buscavam higiene e

[...] salubridade, sinônimos de progresso, e que passava obrigatoriamente pelo regular estabelecimento de água à população, pela higienização de ruas e casas, pela drenagem das várzeas alagadas do Paraibuna e, especialmente, pelo controle de suas destrutivas inundações. (MACHADO; CUNHA; 2011, p:5)

Tais características já haviam sido identificadas nas proposições de Howyan, e continuariam a ser pauta de importantes obras e planos de saneamento que muito moldaram a forma urbana de Juiz de Fora. O rio Paraibuna, nesse sentido,

[...] Tornou a cidade fértil campo para o desenvolvimento de inúmeros estudos, projetos e planos de saneamento, como o Plano de Howyan, de 1892, o plano de Saturnino de Brito e Lourenço Baeta Neves, de 1915, o Projeto de Dolabela Portela, de 1929, o Projeto Asdrúbal Teixeira de Souza, de 1934, os estudos de Henrique Novaes, de 1934, o Projeto Hugo Vocurca Filho, de 1940 e o trabalho decisivo de Hildebrando Góes, de 1941/1942. (MACHADO; CUNHA; 2011, p:7)

7.3

Largo da União e Indústria

Largo do Riachuelo

O Largo da União e Indústria, hoje conhecido como Largo do Riachuelo, surgiu a partir do encontro da Rodovia União e Indústria e da rua Direita, via aberta por Halfeld, na região então conhecida como Milheiros (Figura 11, p:49). O local era ocupado por uma lagoa de 50.000 metros quadrados, aos poucos aterrada pela administração municipal, visto que o alagamento das imediações era uma constante preocupação.

As obras definitivas foram realizadas em parte pela Companhia Construtora Mineira, fundada em 1890 por Constantino Luís Palleta, Roberto Salustiano de Barro, João Ribeiro Mendes e Bernardo Mascarenhas, eleito Diretor logo no início.

A sociedade tinha sido criada em boa hora. Juiz de Fora estava crescendo extraordinariamente. Edificações planejadas para novas fábricas, casas particulares e obras públicas. A seu cargo ficara a organização dos trabalhos de máquinas da oficina. Eminentemente engenheiro L. Luc, incumbira-se da confecção das plantas. Essa companhia construiu várias obras de vulto da cidade, contribuindo poderosamente para o seu crescimento. (MASCARENHAS, 1959, p:215)

Encarregada dos serviços de drenagem e aterro da lagoa, as obras realizadas pela companhia incluíam o desmonte do chamado “Morro de Pedro Schubert”, localizado na atual rua Benjamim Constant, onde o engenheiro Dodt projetou um cemitério, nunca executado.

Ali, inicialmente, era o lugar onde armavam-se circos e touradas, em grandes picadeiros montados. A partir da implantação

da ferrovia e da estação na cidade o local passou a funcionar como porto seco, sendo que os passageiros desembarcavam na Praça da Imperatriz enquanto as mercadorias e demais produtos eram descarregados no largo. A situação assim permaneceu até a inauguração do novo edifício da estação.

Como a Praça da Estação e o Largo da Alfândega, o Largo do Riachuelo fora coberto pelas águas na inundação de 1906. Nas suas proximidades concentravam-se estabelecimentos comerciais, principalmente pequenas indústrias e oficinas, invadidos pela enchente. (Figuras 33 e 34)

Figura 33 – Fotografia mostrando o alcance das águas na inundação de 1906. No centro vemos a Rua XV de Novembro, antiga Rua Pedro II, (Rodovia União e Indústria). O edifício à direita encontrava-se na esquina da Rua XV de Novembro com a Rua Direita, 1906. Acesso em: maio, 2018.

Fonte: <http://www.mariadoresguardo.com.br/2010/02/enchente-em-1906-arquivo-marcelo-lemos.html>

Figura 34 – Largo Riachuelo. Colocando-nos diante do edifício destacado acima, teríamos essa visão. Paralela às fachadas da esquerda encontra-se a Rua Direita; seu prolongamento recebe o nome de Rua da Gratidão que leva à região da Glória e de Mariano Procópio, 1906. Acesso em: maio, 2018.

Fonte: <http://www.mariadoresguardo.com.br/2010/05/largo-do-riachuelo-enchente-1906-do.html>

7.4

Jardim Municipal Parque Halfeld

Um dos principais marcos de Juiz de Fora desde sua origem, o Parque Halfeld pode ser considerado “*o primeiro espaço público criado para as atividades citadinas públicas (lazer, expressão política, manifestação cultural)*” (LEITE, 2008, p:133).

Chamado Largo Municipal, Jardim Municipal, Praça Municipal, o Parque Halfeld recebe este título em razão das obras de remodelação do início de 1900, quando o logradouro foi remodelado (Figuras 35 e 36) por iniciativa do coronel Francisco Halfeld.

No início do século XX,

A cidade continuava progredindo. Novas fontes de renda eram criadas e novos empreendimentos coroavam os esforços da administração municipal e da iniciativa particular em prol do seu engrandecimento. Dentre estes

últimos deve ser destacado o gesto do coronel Francisco Mariano Halfeld [filho de Fernando Halfeld] oferecendo-se para dirigir e custear as obras de remodelação do jardim da praça Municipal, que pela Resolução nº472, de 31 de julho de 1901, recebera seu nome. (OLIVEIRA, 1966, p:189)

Figura 35 – Chafariz do Parque Halfeld com o edifício do antigo Fórum ao fundo, provavelmente na década de 1900. Acesso em: junho, 2018.

Fonte: <http://mauricioresgatandoopassado.blogspot.com/search?q=parque+halfeld>

Figura 36 – Esquina da Rua Direita (Rio Branco) e Rua da Câmara (atual Halfeld dividida pela Rua Direita entre Rua da Câmara, na parte alta, e Rua do Comércio, na parte baixa). Entre as árvores está o Pavilhão (hoje inexistente) que abrigaria a Biblioteca Municipal; e ao fundo avistamos a Igreja de São Sebastião, 1910. Acesso em: junho, 2018.

Fonte: <http://mauricioresgatandoopassado.blogspot.com/search?q=parque+halfeld>

Para a execução das obras foram contratados os Srs. Pantaleone Arcuri & Spinelli³⁹ (Figura 37). As obras constavam de

[...] “levantamento de canteiros, abertura de ruas, fechamento de outras, um pavilhão central [Figura 36], uma casa para o guarda do jardim, repuxos, lagos, pontes e casas rústicas, reforma do gradil e demais embelezamento do referido logradouro”, ficaram concluídas no ano seguinte, tendo o coronel Francisco Mariano Halfeld, por ofício de 17 de junho de 1902, comunicado à Câmara que ficara tão satisfeito com o seu acabamento que havia gratificado aqueles construtores (...) com a importância de quinze contos de réis. (OLIVEIRA, 1966, p:189)

³⁹ Pedreiro de ofício, o imigrante italiano Pantaleone Arcuri (1867 – 1958) foi empreiteiro também em Juiz de Fora, associando-se primeiro à Pedro Timponi e depois ao cunhado Antônio Spinelli, constituindo a firma Pantaleone Arcuri & Spinelli que depois passou a chamar-se Companhia Pantaleone Arcuri.

A partir de 1920, o Parque Halfeld passou por sucessivas obras de remodelação que alteraram drasticamente sua forma, principalmente sua composição paisagística.

Em 1923 foi retirado o gradil que cercava o parque. Em 1934, foram demolidos o pavilhão onde funcionou a Biblioteca Municipal, um espelho d'água e o coreto. No lugar do pavilhão foi construído um prédio de dois andares que abrigava a Biblioteca Municipal (2º pavimento) e um estúdio de rádio (1º pavimento). Com Augusto Francisco Glaziou ganhou traços semelhantes aos do Passeio Público no Rio de Janeiro. Nesta época, passou a ser conhecido como Parque Halfeld devido à mudança em sua concepção paisagística. (LEITE, 2008, p:135)

Figura 37 – Projeto do jardim da Praça Coronel Francisco Halfeld, autoria de Pantaleone Arcuri & Spinelli, 1901. A planta está disponível no acervo do Arquivo Histórico de Juiz de Fora. Acesso em: maio, 2018. Fonte: <http://mauricioresgatandoopassado.blogspot.com/search?q=parque+halfeld>

Figura 38 – Chafariz e Pavilhão do Parque Halfeld, 1923. Os dois elementos foram demolidos em outras obras de intervenção.

Acesso em: maio, 2018.

Fonte: <http://mauricioresgatandoopassado.blogspot.com/search?q=parque+halfeld>

Figura 39 – Segundo Pavilhão do Parque Halfeld, provavelmente final da década de 1930. O edifício foi demolido em outras obras de intervenção

Acesso em: maio, 2018.

Fonte: <http://mauricioresgatandoopassado.blogspot.com/search?q=parque+halfeld>

A Biblioteca Municipal ocupava um espaço no edifício do antigo Fórum da cidade, indicado na Figura 35, vindo a ocupar o pavilhão eclético construído no parque Halfeld em 1902 (Figura 38). O projeto de Pedro Bianco-Ville foi demolido e substituído pelo novo edifício *Art Déco* (Figura 39), em 1934, de autoria do engenheiro Raphael Arcuri⁴⁰, filho de Pantaleone Arcuri, um dos responsáveis pelo projeto de 1902. Em 1966, este edifício também foi demolido e a biblioteca transferida para o local da antiga rodoviária⁴¹; em 1982, passou a ser chamada Biblioteca Municipal Murilo Mendes, tendo sua sede definitiva, em 1996, inaugurada no Centro Cultural Bernardo Mascarenhas que hoje ocupa o complexo da antiga fábrica Bernardo Mascarenhas, na atual Praça Antônio Carlos.

Em outras reformas, nas décadas de 1940, 1950 e 1960, foram retiradas do Parque Halfeld as palmeiras imperiais; novas espécies de árvores foram plantadas, novos acessos criados. A última grande alteração pela qual passou o logradouro foi em 1982, na administração do prefeito Mello Reis.

Rosa Grena Kliass foi a arquiteta paisagista encarregada do projeto que pretendia preservar todas as construções ainda

⁴⁰ Raffaele Arcuri (1891 – 1969) foi um arquiteto ítalo-brasileiro, primogênito de Pantaleone Arcuri. Rafael nasceu na Itália, passou parte da infância no Brasil e regressou ao país de origem onde aprendeu o ofício com o arquiteto Giovanni De Fazio. Suas obras são exemplares importantes para a história do patrimônio arquitetônico e artístico de Juiz de Fora, assim como a trajetória de seu irmão mais novo, Arthur Arcuri. *Conf.: OLENDER, Marcos. Ornamento, ponto e nó: da urdidura pantaleônica às tramas de arquitetônicas de Raphael Arcuri. FUNALFA, 2011.*

⁴¹ O local da antiga rodoviária era aquele do cruzamento da Rua Direita com a Rua XV de novembro, no Largo Riachuelo, precisamente no lugar do edifício assinalado na Figura 28.

remanescentes da remodelação de 1902. O Parque Halfeld foi tombado em 1989 através do Decreto nº 4223, de 10 de novembro.

Considerando o significado histórico, paisagístico, urbanístico e ecológico do Parque Halfeld, anteriormente denominado Largo do Conselho ou Largo Municipal, por época de sua criação em 1854 e sua importância cívica com relação a elevação de Juiz de Fora a categoria de Vila; Considerando que desde o século XIX, em 1880, este local foi transformado em jardim público, quando a Câmara encarregou Miguel Antônio Lallemond de fazer o projeto para o ajardinamento da Praça. Em 1901-2 foi feita nova remodelação passando a Praça ser denominada de Parque Halfeld; Considerando a sua importância urbanística na medida em que este é um dos poucos espaços públicos de Juiz de Fora, com uma densidade arbórea, fruto de uma iniciativa há mais de um século; Considerando que em termos ambientais o Parque Halfeld tem como o seu entorno paisagístico imediato a Praça Dr. Hermenegildo Villaça e o perfil definido pela encosta do Morro do Cristo; Considerando os termos do parecer aprovado pela Comissão Permanente Técnico-Cultural e a documentação que institui, tudo constante do Processo Administrativo nº 5305/89.⁴²

Após o decreto, outras reformas foram feitas e continuam a ser realizadas pela administração pública, como instalação de *playgrounds* infantis, abrigos para vendedores de produtos artesanais em ocasião de feiras livres, e, mais expressamente, melhoramentos na iluminação local, justificados pela ocorrência de eventuais casos de violência.

⁴² PREFEITURA DE JUIZ DE FORA, *Decreto Nº 4223, 10 de novembro de 1989*. Acesso em: junho, 2018. Disponível em: https://jflgis.pjf.mg.gov.br/c_norma.php?chave=0000013141

8

Cidade e arquitetura na virada do século

A partir do final da década de 1880 podemos acompanhar, além dos avanços na estrutura urbana, o crescimento da cidade e de sua base industrial que lhe conferiria o título de “Manchester Mineira” por seu excepcional desempenho, principalmente entre as décadas de 1910 e 1930.

Como visto anteriormente, o município já dispunha de um sistema de transportes urbanos, serviços de telefonia, telégrafo, água encanada; em 1889, organizava-se o sistema financeiro através da fundação do Banco de Crédito Real de Minas Gerais e Mascarenhas dava início às atividades da Companhia Mineira de Eletricidade, essencial para o desenvolvimento industrial de Juiz de Fora.

O final de 1880 marca, portanto,

[...] Um período fundamental no processo de evolução urbana do município, impossível de ser entendido se abstrairmos as modificações pelas quais passa a própria estrutura da economia agroexportadora. Por um lado, a abolição da escravidão (...) implicou a organização de novas formas de trabalho que vão se caracterizar pela remuneração, pelo menos parcial, realizada em moeda (...) dinamizando significativamente o nível do consumo interno (...) Por outro lado, estas transformações vão redimensionar as articulações e as funções que o setor urbano vinha desempenhando no interior da estrutura econômica agroexportadora – a organização do sistema financeiro e a intensificação do processo de industrialização que vinha ocorrendo constituem um bom exemplo disto -, inaugurando um período em que se intensifica a evolução do espaço urbano a partir de uma lógica capitalista. (PIRES, 1993, p:156)

Este processo será responsável pela rede diferenciada de atividades e serviços que Juiz de Fora dispõe no século XX, despontando como um dos principais centros urbanos do estado de Minas Gerais. O crescimento do número de estabelecimentos comerciais na cidade entre 1870 e 1925, segundo Pires, é

Da ordem de 276,84%, seguramente o mais intenso de toda zona da mata e um dos mais significativos de Minas Gerais. Em 1893, o município passa a sediar a Alfândega do Estado, centralizando boa parte do comércio de importação e exportação em seu espaço e consolidando, mais uma vez, sua posição de polo de convergência comercial e econômica. (PIRES, 1993, p:157)

Tais apontamentos se fazem pertinentes para entendermos como se deu o crescimento urbano e industrial de Juiz de Fora e, assim, analisarmos os desdobramentos na forma e expansão da cidade no período discriminado. Contudo, foge aos limites deste trabalho uma discussão aprofundada do seu processo industrial, fenômeno já estudado e debatido por campos específicos.⁴³

Nos interessa o envolvimento das burguesias industrial e mercantil – também a oligarquia agrária, até certo ponto, com as transformações urbanas situadas em Juiz de Fora; como as resoluções municipais interferiram na construção da cidade, e quais as influências do pensamento higienista no espaço urbano.

As burguesias industrial e mercantil ali formadas estiveram envolvidas no projeto de modernização da “Atenas Mineira”: o momento, desde a Independência, era “*de afirmação de uma*

⁴³ Além de PIRES, A. J., conf. GIROLETTI, D. op. cit.; OLIVEIRA, M. R. op. cit.; ANDRADE, S. B., *Classe operária em Juiz de Fora*. EDUFJF, Juiz de Fora, 1987; DIAS, F. C. *A Imagem de Minas – Ensaios de Sociologia Regional*. Imprensa Oficial, Belo Horizonte, 1971. GIROLETTI, D. *A modernização capitalista em Minas Gerais*. Tese (Doutorado em Antropologia Social) Museu Nacional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1987.

burguesia urbana imitadora de valores e hábitos de sua congênere europeia” (VALE, 1995, p:83).

Sob a égide de um discurso higienista e da fixação de efemérides comemorativas, caminhava-se no sentido de estruturar um cenário ideológico que compatibilizasse a redefinição, em termos nacionais e locais, do mercado de trabalho formal e assalariado com noções de ordem e moralidade no espaço urbano. À medida em que essas referências despontavam e se difundiam de modo hegemônico na sociedade juiz-forana da virada do século, aceleravam-se as transformações capitalísticas do espaço urbano, o que levou a instituição definitiva de um mercado imobiliário que acabaria definindo, nas décadas posteriores, a lógica de expansão e de estabelecimento de funções e usos para as diversas áreas da cidade. (MIRANDA, 1990, p:278)

A nova lógica de expansão do mercado imobiliário estaria envolvida no crescimento do setor da construção civil, ligado ao crescimento urbano e também à questão habitacional que se agravava.

A iniciativa privada vê no investimento imobiliário uma oportunidade de negócios, de modo que, além das construções sofisticadas destinadas à elite, a partir da década de 1890, a construção e locação de moradias populares para operários torna-se um negócio altamente lucrativo. (CORRÊA, 2016, p:39)

O caráter higienista, assimilado pelas administrações de Juiz de Fora, esteve voltado para os planos de saneamento, como visto anteriormente, mas a maior parte das medidas tomadas pelo poder público voltavam-se para trabalhos de higiene pública e fiscalização sanitária, sobretudo para o controle das

[...] habitações coletivas, particularmente os cortiços. Frequentemente membros da Sociedade de Medicina e

Cirurgia de Juiz de Fora preconizavam práticas profiláticas relacionadas à higienização e limpeza urbana, isolamento e desinfecção. (CORRÊA, 2016, p:273)

Os médicos da cidade eram, em grande parte, membros da Câmara Municipal, estando à frente das medidas e resoluções impostas que atacavam diretamente as habitações coletivas e moradias populares. O que se observa nas primeiras três décadas do século XX, portanto, é o problema habitacional, sobretudo as moradias populares, em função das deliberações da Câmara.

Na década de 1890 é criada, junto com o primeiro plano de saneamento da cidade (Howyan), uma série de regras referentes ao imposto predial e novas edificações. Foi a partir dessas resoluções definidoras, publicadas entre 1892 e 1893, que o setor público passou a ter controle do que estava a ser construído em Juiz de Fora; e a apresentação de um projeto para execução passou a ser exigência a partir de 1893.

Em 1896, é publicada outra resolução a respeito de construções de casas coletivas que incluía hotéis, albergues, asilos, estalagens e vilas. Exigia-se *“pelo menos cinco metros de pé direito no andar térreo e 4,20m nos demais andares, o que encareceria demais as obras”* (CORRÊA, 2016, p:40), fazendo com que o número de projetos diminuísse consideravelmente.

De fato, o que pudemos verificar foi que a quase totalidade dos projetos nesse período corresponde à construção especializada do ponto de vista arquitetônico, segundo os padrões vistos na Europa e Rio de Janeiro e com elevado grau de sofisticação, como palacetes e *chalets*. (CORRÊA, 2016, p:40)

Além da impossibilidade de construir suas moradias na região central da cidade - onde estavam concentradas as fábricas e

estabelecimentos comerciais, a população de menor renda, trabalhadores e operários dessas fábricas, viam como saída habitar moradias coletivas ou habitar em bairros cada vez mais distantes e mais precários do ponto de vista da infraestrutura. O quadro se agravava à medida que as resoluções se tornavam cada vez mais rígidas a partir da virada do século.

Os médicos condenavam sistematicamente os proprietários das habitações insalubres, em especial as coletivas. Acusava-os de especulação por alugarem habitações sem as menores condições de ar e luz, constantemente fazendo o contraponto entre casas higiênicas e casas coletivas como contrárias. (SILVA, 2008, p:79)

De fato, a Sociedade Médica de Juiz de Fora foi responsável por grande parte da discussão urbana e arquitetônica da cidade, propondo intervenções na forma urbana e elaborando preceitos construtivos a respeito da arquitetura que deveria ser erguida. Buscando organizar essa nova forma de construir a cidade, o Dr. Eduardo de Menezes⁴⁴ publica o livro *“Cidade Salubre”* (1911), apresentando regras de higiene e construção.

Dr. Eduardo de Menezes, em 1890, já demonstrava sua preocupação com as condições de moradia dos juiz-foranos, considerando a rua da Santa Rita como um “cortiço monstro”, o que só seria solucionado com a construção de casas higiênicas para operários, mesmo que isso sobrecarregasse a renda municipal. (SILVA, 2008, p:82)

As normativas municipais seriam, portanto, responsáveis por parte do agravamento da questão da moradia em Juiz de Fora nas

⁴⁴ Eduardo de Menezes foi médico, cientista, jornalista e escritor. Um dos fundadores da Liga Mineira contra a Tuberculose e do Instituto Pasteur e Antiofídico, Diretor Municipal de Higiene, Diretor da Escola de Farmácia e Odontologia de Juiz de Fora e presidente da Sociedade de Medicina e Cirurgia de Juiz de Fora.

décadas seguintes, resultando num processo de expansão horizontal, principalmente de bairros operários. Essa problemática será abordada na próxima parte, quando nos debruçaremos sobre as questões da forma urbana entre 1910 e 1929.

Pode-se perceber que essa presença normativa constituída pela Câmara Municipal, mais acentuada quando comparada com períodos anteriores, cresce a partir de 1889, e isso se deve às mudanças ocorridas em razão da instauração do regime republicano no país. De acordo com Miranda,

O período republicano inaugurou em virtude do princípio federativo, organizações municipais autônomas, o que levou à redefinição das funções das administrações públicas locais no que diz respeito à sua interferência no espaço urbano. A nível local (*sic*), identifica-se nesse momento, os primórdios de uma ação planejadora embora sem grandes prospecções. Os planos existentes visavam a resolução de problemas emergenciais ou mesmo a caracterização e análise de problemas em sua maior parte ligados à questão do saneamento. (MIRANDA, 1990, p:175)

A autora dirá que a formulação de políticas públicas em Juiz de Fora ocorre a partir do período republicano, visto que neste momento o poder público

[...] assume crescentemente o papel de ordenador de um crescimento processado independentemente de qualquer tipo de norma. Assim, tanto a municipalidade interfere em serviços públicos que dizem respeito e se relacionam à expansão física da cidade, como tenta definir padrões disciplinares relativos ao controle da população, ainda que na maioria das vezes totalmente inoperantes. (MIRANDA, 1990, p:175)

O estudo realizado por Miranda nos ilumina no sentido de destacar e reforçar a premissa de que a cidade e sua forma são

moldadas a partir das relações estabelecidas pela estrutura capitalista.

Podemos assumir, *grosso modo*, que no período aqui ilustrado é possível categorizar a expansão física da cidade em dois tipos básicos: aquele ligado ao saneamento e outro ligado ao seu embelezamento, como calçamento e abertura de vias de acesso. É certo que os dois tipos não configuram naturezas excludentes, uma vez que as obras de saneamento também vislumbram arruamentos e outros embelezamentos, mas essa categorização serve para entendermos as prioridades definidas pela ação pública,

[...] Sobretudo se considerarmos que o segundo tipo de serviços, isto é, aqueles ligados à forma urbana, por estarem na maior parte dos casos ligados a interesses privados, interferem diretamente na criação de externalidades positivas e na valorização de algumas áreas em detrimento de outras. É a verba pública contribuindo para fins privados. (MIRANDA, 1990, p:176)

Ora, os serviços voltados para o saneamento, embora contemplassem áreas nobres da cidade, estavam direcionados e, de certa forma, norteados por razões geomorfológicas, como a localização “natural” dos pântanos, brejos, córregos, fontes de água, etc.; mas, por outro lado, a abertura e calçamento de vias, o cuidado com os logradouros públicos e as medidas de embelezamento estavam voltadas para as regiões da cidade onde concentrava-se a burguesia industrial.

Tanto as intervenções urbanas quanto a arquitetura que se erguia pela cidade, como visto, eram marcadas pelas características de uma modernidade criada a partir dos moldes europeus, de ordem capitalista, portanto, desigual. O período de nossa pesquisa marca aquele

[...] Em que a burguesia e a intelectualidade ligada a ela denominaram a cidade "*Manchester Mineira*" e "*Atenas Mineira*", obviamente criando com tais epítetos, a ideia de modernismo e progresso. (VALE, 1995, p:83)

Com esse progresso também surge uma significativa quantidade de fábricas que se destacam por sua arquitetura industrial, símbolo da era moderna. Portanto, a partir da virada do século, Juiz de Fora já congregava aquilo que MUMFORD (1998) destacou como principais elementos do novo complexo urbano: a estrada de ferro, o cortiço e a fábrica.

PARTE III

Juiz de Fora, “Manchester Mineira”⁴⁵

1910 – 1929

O período que se estende de 1910 a 1929 é aquele em que foi editado e publicado (1915) o *Album do Município de Juiz de Fora*, organizado pelo Dr. Oscar Vidal Barbosa Lage, então presidente da Câmara Municipal, e Albino Esteves. Segundo SOUZA (2005, p:2), pretendia-se com a publicação, que foi uma das primeiras obras a reunir informações e dados de Juiz de Fora desde sua origem, “divulgar e ‘vender’, acima de tudo, a infra-estrutura e a imagem de cidade moderna, aberta a captar novos empreendimentos, principalmente, numa conjuntura política conturbada pela Primeira Grande Guerra Mundial”.

Durante essas duas décadas, Juiz de Fora acompanhou a prosperidade do setor industrial (Quadro 02) e seu consequente impacto na cidade em diferentes escalas, desde os problemas de moradia e carestia – ocasionando greves da classe operária - à expansão urbana, facilitada pelo estabelecimento de novas linhas de bondes, inauguração do trem de subúrbio no leito da Estrada de Ferro Central do Brasil e loteamentos feitos por grandes proprietários de terra. Exemplo dessa prosperidade econômica pode

⁴⁵ Em 1889, com o desenvolvimento industrial e crescimento econômico da cidade, a imprensa local cunha o apelido de “Manchester Brasileira” e depois “Manchester Mineira”, cognome que Rui Barbosa utilizou em seu discurso de 1910, durante a Campanha Civilista, no antigo Theatro Municipal de Juiz de Fora. O apelido acompanha a história da cidade desde então.

ser ilustrada pelo Anuário Estatístico de Minas Gerais⁴⁶ do ano de 1921 que demonstra

[...] Que o número de estabelecimentos fabris e extrativos de Juiz de Fora era de 107, superior ao de Belo Horizonte, com 71 estabelecimentos. Da mesma forma, a classe operária de Juiz de Fora era composta de 4.953 trabalhadores, enquanto a de Belo Horizonte era de 2.223. (OLIVEIRA, 1991, p:88)

Os principais estabelecimentos comerciais até 1920 estão localizados no mapa da Figura 40.

A arquitetura industrial também se destaca com a expansão e consolidação de importantes fábricas que tiveram impacto também na forma urbana na medida em que atraíam investimentos e influenciavam a ocupação de determinadas áreas em detrimento de outras.

MUNICÍPIO	1907 Valor da produção	MUNICÍPIO	1920 Valor da produção
Juiz de Fora	8.341	Juiz de Fora	33
Sete Lagoas	2.514	Sete Lagoas	19
Belo Horizonte	1.486	Belo Horizonte	18
Palmyra	1.099	Palmyra	16
Prados	1.044	Prados	13
Ouro Preto	750	Ouro Preto	08

Quadro 02 – Municípios mais industrializados de Minas Gerais segundo o valor da produção (contos de réis) em 1907 e 1920. Fonte: AMARAL, 2013, p:81.

⁴⁶ É importante ressaltar que a indústria mineira em relação à indústria paulista e à do Distrito Federal (Rio de Janeiro) *“apresenta menor desenvolvimento, reproduzindo a nível regional as características da indústria brasileira à época. Como em São Paulo e Distrito Federal, em Minas os setores principais de atividade industrial são o ‘Têxtil’ e ‘Alimentos e Bebidas’ que juntos perfazem 81,8% do capital”* (ANDRADE, 1984, p:18).

Em menor escala, os melhoramentos urbanos continuaram a ser realizados, como a abertura de novas vias, a introdução do calçamento de paralelepípedos, a transformação da avenida Rio Branco em *boulevard* e a aprovação dos planos de saneamento e abastecimento de água, realizado pelos engenheiros Lourenço Baêta Neves e Saturnino de Brito, em 1915 (OLIVEIRA, 1966, p:215).

Figura 40 – Mapa da cidade de Juiz de Fora indicando as principais fábricas da cidade em 1920. Podemos perceber a concentração de estabelecimentos fabris na área central de Juiz de Fora e outros na região da Vilagem, próximos da Estação Mariano Procópio.

Fonte: ANDRADE, 1984, p:36, com elaboração da autora, 2019.

9

Arquitetura Industrial em Juiz de Fora

Símbolo da Era Moderna, o tipo arquitetônico da *fábrica* surge como afirmação da nova ordem de produção, reorganizando o espaço a partir de uma lógica mais racional.

Principalmente durante meados do século XIX e início do XX a arquitetura fabril confrontou-se com novas tecnologias, materiais e sistemas de organização ligados à produção acarretando a busca por novas concepções espaciais que traduzissem os novos paradigmas produtivos e arquitetônicos. (MOREIRA, 2007, p:125)

A fim de demonstrar como a arquitetura fabril foi assimilada no contexto de Juiz de Fora, nos utilizaremos das sedes das indústrias Fiação e Tecelagem Industrial Mineira, localizada na região de Mariano Procópio, da Companhia Têxtil Bernardo Mascarenhas e da Companhia Industrial e Construtora Pantaleone Arcuri, ambas localizadas na região da atual Praça Antônio Carlos, antigo Largo da Alfândega (Figura 41).

A Fiação Mineira, fundada em 1883 e conhecida como “fábrica dos ingleses”, exemplifica, além da relevância da região de Mariano Procópio no contexto urbano, um caso particular de investimentos estrangeiros no quadro de desenvolvimento industrial da cidade.

Como visto anteriormente, a origem das empresas de Bernardo Mascarenhas e Pantaleone Arcuri é de meados de 1890, mas mesmo depois da sua fundação passaram por diferentes obras de ampliação e hoje são consideradas importantes referências do patrimônio histórico e artístico da cidade. Lembramos também que as duas sedes foram importantes catalisadoras do desenvolvimento

e consolidação da região do Largo da Alfândega, um dos vértices do triângulo histórico central de Juiz de Fora.

Figura 41 – Mapa de 2018 da cidade de Juiz de Fora indicando as fábricas a serem analisadas e sua localização em relação à ferrovia e antigo leito da rodovia União & Indústria. Acesso: janeiro, 2019.

Fonte: Google Earth com elaboração da autora, 2019.

9.1

Companhia de Fiação e Tecelagem Industrial Mineira

Diferentemente dos outros casos de empreendimentos industriais que surgiram em Juiz de Fora, todos a partir da iniciativa de empresários já estabelecidos no país, como Bernardo Mascarenhas e Pantaleone Arcuri, a Companhia de Fiação e Tecelagem Industrial Mineira se destaca como caso ímpar.

Primeira fábrica de tecidos de Juiz de Fora, fundada em 1883 (ESTEVES; LAGE, 1925), a conhecida Fábrica dos Ingleses recebia este apelido *“por se tratar de um empreendimento de responsabilidade de um consórcio das firmas Morrit, Stiele & Whithaker que adquiriu um terreno da Cia União e Indústria em 1853 para a construção”* (SAMPAIO, 2012, p:78) das instalações da fábrica, que apenas iniciaria suas atividades em 1883, contando com uma equipe de 210 operários. *“A fábrica utilizava uma turbina hidráulica inédita no Brasil que aproveitava a força motriz gerada pelas águas da cachoeira do Ribeiro da Cascata para gerar energia elétrica”* (SAMPAIO, 2012, p:78) (Figura 42), mesmo antes da inauguração da usina de Bernardo Mascarenhas.

A fábrica ocupava a área onde antes se estabeleceram as oficinas da Companhia União e Indústria, de Mariano Procópio. O terreno era de localização estratégica: além da proximidade da cachoeira, fonte geradora de energia, as instalações estavam à margem da Rodovia União e Indústria e ao lado da estação da Estrada de Ferro Dom Pedro II (Estrada de Ferro Central do Brasil), facilitando a comunicação com o Rio de Janeiro, o transporte de matéria prima e o escoamento de carga (Figura 42). E mais, o local contava com a disponibilidade de mão-de-obra dos imigrantes

alemães instalados na região desde a época de construção da rodovia.

Figura 42 – Mapa mostrando a Tecelagem Industrial Mineira em relação à ferrovia, rodovia União e Indústria e cachoeira Ribeiro da Cascata, também utilizada pelos moinhos da antiga Cia. União e Indústria, de Mariano Procópio. Aproveitamos o mapa para localizar a Colônia do Meio (Borboleta), colônia agrícola mencionada no Prólogo.

Fonte: Elaboração da autora, em 2019, com base nos arquivos cadastrais de Juiz de Fora e mapa de Cavalcanti, 1883.

Este empreendimento veio reforçar o dinamismo urbano da localidade de Mariano Procópio – antigo Rio Novo – área suburbana da cidade de Juiz de Fora. Esta localidade, em razão da construção da rodovia União e Indústria, que contou com a imigração de mão-de-obra livre e especializada. (MOREIRA, 2007, p:180)

A presença de imigrantes na cidade, principalmente dos alemães na região de Mariano Procópio, é reconhecida por diversos autores já citados como um dos fatores determinantes para o desenvolvimento industrial de Juiz de Fora, e não apenas como mão-de-obra especializada, mas também como empreendedores.

Essa relevância, entretanto, é questionada por OLIVEIRA (1991)⁴⁷ que defende que a historiografia tradicional atribuiu extrema relevância aos imigrantes. Segundo a autora, as afirmações foram feitas sem um estudo e análise de dados e arquivos que comprovassem a excepcionalidade da presença dos imigrantes como fator decisivo para o sucesso industrial da cidade, não descartando, contudo, o papel dos mesmos no processo de crescimento econômico. Mesmo que questionado quão importante foi o papel dos imigrantes nesse processo, os alemães participaram do desenvolvimento da região de Mariano Procópio tanto como mão-de-obra especializada quanto como empreendedores de pequenos estabelecimentos comerciais.

A “fábrica dos ingleses”, portanto, encontrava-se em local privilegiado, tendo podido aproveitar, ao que tudo indica, parte das antigas instalações da Companhia União e Indústria, edificações que correspondiam aos depósitos da antiga Estação de Paragem de Rio Novo que servia à Rodovia União e Indústria.

⁴⁷ Fizemos um breve apontamento no capítulo 3 da parte I sobre o mito citado pela autora.

Essa hipótese justifica-se pela forma coincidente de implantação destas edificações naquele terreno. Posteriormente, com a expansão da capacidade produtiva da fábrica, foram erguidas outras edificações que se caracterizavam principalmente pela utilização de sistema construtivo em alvenaria de tijolo aparente, o uso de iluminação zenital feita através de sistema de lanternins e pela horizontalidade de suas instalações. Distintamente das soluções mais compactas de edifícios fabris observadas durante o período [...] as instalações da Companhia de Fiação e Tecelagem Industrial Mineira foram construídas em várias sequências de galpões industriais dispostos paralelamente entre si, alternando sua implantação no terreno, não havendo uma edificação principal entre o conjunto. (MOREIRA, 2007, p:182)

No início do século XX, de acordo com o Processo nº004486⁴⁸, um novo edifício foi construído “*para abrigar o setor administrativo da fábrica, contendo escritórios, diretoria e setor de expedição. O projeto e execução desta ampliação foram realizados pela Companhia Industrial e Construtora Pantaleone Arcuri*” (MOREIRA, 2007, p:183) (Figura 43).

É possível notar

[...] Uma influência direta das construções fabris inglesas. Embora apresente um partido mais horizontalizado que as construções típicas britânicas, o uso intensivo do sistema de alvenaria [...] reforça esse vínculo. Por ter sido a primeira fábrica de tecidos de Juiz de Fora, e uma das primeiras instalações industriais de grande porte na cidade, a influência da arquitetura da Companhia, presume-se, pode ter sido de grande relevo para algumas indústrias que se instalariam. (MOREIRA, 2007, p:186)

Existem, no entanto, poucas informações precisas sobre o conjunto – plantas, projetos, fotografias, em se tratando da primeira

⁴⁸ PREFEITURA MUNICIPAL DE JUIZ DE FORA, Processo 4486, 1997.

metade do século XX, já que boa parte do conjunto foi demolido e os arquivos e registros, doados ao Arquivo Histórico da Universidade Federal de Juiz de Fora, foram perdidos.

Em 1942, a companhia foi incorporada pela Ferreira Guimarães, nome pelo qual passou a ser conhecida a “fábrica dos ingleses” e sua produção encerrou-se na década de 1980. A Prefeitura de Juiz de Fora iniciou o processo de tombamento apenas em 1997, após anos de subutilização, sendo questionada pelos proprietários que alegavam que o complexo estava descaracterizado (PREFEITURA MUNICIPAL DE JUIZ DE FORA, Processo 4486, 1997).

O tombamento foi concluído em 2003 e se restringiu ao trecho da fábrica construído no início do século 20 pela Cia Pantaleone Arcuri [Figura 42 e 43] [...] O acabamento das fachadas se enquadra no padrão estilístico da Manchester Mineira. As duas chaminés contíguas ao prédio também foram incluídas na proteção. (SAMPAIO, 2012, p:79)

Figura 43 – Tecelagem Industrial Mineira. Parte do edifício construído pela Cia Pantaleone Arcuri, à esquerda. Ao fundo destacam-se as chaminés, janeiro de 1964. Acesso em: agosto, 2018. Fonte: <http://www.mariadoresguardo.com.br/2013/02/fiacao-e-tecelagem-industrial-mineira.html>

Figura 44 – Tecelagem Industrial Mineira. Edifício construído pela Cia Pantaleone Arcuri, tombado pela Prefeitura de Juiz de Fora. Acesso em: agosto, 2018. Fonte: <https://mapio.net/pic/p-17153741/>

A demolição de parte restante do conjunto, neste caso, alterou consideravelmente a dinâmica e a forma urbana do local (Figuras 45 e 46); além da abertura de vias públicas no perímetro do terreno e no seu interior, foi feito um loteamento para empreendimentos imobiliários com o objetivo de implantar um complexo de uso misto com escritórios, estabelecimentos comerciais e unidades residenciais.

Atualmente, parte dos lotes foram ocupados, consolidando uma das quadras criadas (Figura 46) a partir das demolições, mas a maior parte do terreno está desocupada, restando alguns galpões abandonados e muitas áreas vazias.

Figura 45 – Mapa bairro Mariano Procópio. No centro da imagem podemos perceber mudanças na forma urbana em decorrência das demolições dos galpões (3) e abertura de vias, em 2005. Acesso em: janeiro, 2019.
Fonte: Google Earth com elaboração da autora, 2019.

Figura 46 – Mapa bairro Mariano Procópio. Comparando com a imagem anterior podemos ver a quadra (3) já ocupada com e o terreno da antiga Cia. União e Indústria após a demolição de antigos galpões, em 2018.
Acesso em: janeiro, 2019. Fonte: Google Earth com elaboração da autora, 2019.

9.2

Companhia Têxtil Bernardo Mascarenhas

O empresário Bernardo Mascarenhas, como visto em outros momentos, teve papel importante na história de Juiz de Fora, seja pela construção da Usina de Marmelos, possibilitando o fornecimento de energia hidrelétrica para a cidade, seja pela implantação da fábrica de tecidos.

Como destacado no capítulo 4 da Parte 1, inicialmente, na década de 1860, o local escolhido para a implantação da fábrica era a região de Mariano Procópio e não a de Juiz de Fora, isso porque as fábricas utilizavam a água como força motriz e em Mariano Procópio havia grande cachoeira.

O irmão de Bernardo, entretanto, optou por construir a fábrica em outra cidade e somente anos depois Bernardo Mascarenhas voltaria a Juiz de Fora para implantar sua companhia têxtil, mas a cachoeira já estava sendo utilizada pela Tecelagem Industrial Mineira, a “fábrica dos ingleses”.

Tendo adquirido experiência e conhecimento, tanto a partir de seus outros empreendimentos como de suas viagens e estudos na Inglaterra, Bernardo Mascarenhas inicia a construção do núcleo originário de sua fábrica na região do Largo da Alfândega. O local era estratégico por estar à margem do trecho da União e Indústria que cruzava Juiz de Fora, próximo à estação ferroviária e também da usina hidrelétrica que o empresário estava construindo paralelamente.

Ao final da década de 1880, o primeiro núcleo da fábrica já estava edificado, parte que corresponde à ala esquerda do edifício principal que hoje abriga o Centro Cultural Bernardo Mascarenhas.

À medida que os negócios expandiam, expandiam também as instalações da fábrica, seguindo o projeto de autoria do engenheiro e arquiteto L. Sue. A hipótese levantada por MOREIRA (2007) defende que essa primeira ala do final da década de 1880 teve o segundo pavimento concluído em 1895 (Figura 24, p:109). Os vestígios que reforçam a afirmação baseiam-se nos sistemas estruturais utilizados em ambas as partes, assim como os materiais empregados.

Com a conclusão das obras do edifício principal, ilustrado nas Figuras 47 e 48, em meados de 1900, uma publicação do Rio de Janeiro assim descreveu a fábrica:

Edifício belíssimo. Sua fachada ocupa área considerável de terreno, ostenta majestosamente o elegante corte das fábricas modernas, e possui nada menos de 46 janelas por onde a luz e o ar devem penetrar em ondas. Nas suas longas oficinas não cessa um minuto, durante o dia, o movimento e o trabalho. O motor faz mover 64 teares, e ao redor destes movem-se 150 pessoas, a maior parte moças e meninas, umas brasileiras, outras espanholas e italianas. Ao penetrar as oficinas, sente-se uma forte impressão, vendo-se a ordem e o método com que todas trabalham, cada uma no seu mister diferente, produzindo em conjunto o admirável tecido de algodão ou de linho. A produção pode calcular-se aproximadamente em 2.000 metros diários, os quais, logo depois de produzidos, têm já colocação, quer no consumo mineiro, quer no de outros Estados da República, tendo adquirido fama pela especialidade de seus riscados, que imitam as mais elegantes casimiras (VEIGA, 1897 *apud* ESTEVES; LAGE, 1915, p:128)

Figura 47 – Fachada do principal edifício da Companhia Têxtil Bernardo Mascarenhas, provavelmente da década de 1900, antes das obras de expansão. Acesso em: agosto, 2018. Fonte: <http://mauricioresgatandoopassado.blogspot.com/search?q=Bernardo+Mascarenhas>

Figura 48 – Selo da Companhia Têxtil Bernardo Mascarenhas. Acesso em: agosto, 2018. Fonte: <http://wawiltonaraujo.blogspot.com/2014/02/cia.html>

Bernardo Mascarenhas falece em outubro de 1899, deixando a fábrica sob o comando de seu genro e diretor, Agenor Barbosa, responsável por dar continuidade aos projetos de expansão da tecelagem, finalizando a ala direita e construindo ainda um outro volume na parte posterior, como ilustrado na Figura 29 (p:113).

Essa segunda etapa foi finalizada em meados de 1900: além de expandir a área de teares, também introduziu a seção de fiação, tinturaria, *“máquinas de acabamentos e nova tecelagem para produção de colchas, cobertores e flanelas, passando o empreendimento a chamar-se ‘Fiação e Tecelagem Mascarenhas’* (MOREIRA, 2007, p:163).

As instalações da fábrica não previam num primeiro momento a construção de moradias para seus operários, que viria a ocorrer apenas nas primeiras décadas do século XX, em local designado na outra margem do rio Paraibuna, fora dos limites do conjunto (Figura 49).

Figura 49 – Mapa indicando as moradias dos operários da Companhia Mascarenhas e da Construtora Pantaleone Arcuri. É possível notar os caminhos secundários e outras ocupações na margem oposta, onde estão localizadas as moradias dos operários da Fábrica Mascarenhas, indicadas pelo número oito.

Fonte: elaboração da autora, 2019.

Foi nessa mesma época, já sob a direção de Agenor Barbosa, que o empreendimento passou por significativas mudanças. Após a conclusão das obras do primeiro prédio, em 1914, foi traçado um plano geral de expansão e remodelação da fábrica, além da expansão do primeiro pavimento da ala esquerda do edifício existente. (MOREIRA, D., 2007, p:165)

Em 1916, entretanto, falece Amélia Guimarães Mascarenhas, esposa de Bernardo, criando-se assim uma sociedade anônima entre seus herdeiros, o que dificultou a continuidade do plano de expansão, concluído apenas em 1920, como ilustrado no esquema citado anteriormente e na Figura 50.

Entre as edificações erguidas, destaca-se o prédio de 6.500 m², construído ao lado do edifício da Companhia, para onde foi transferido o setor de fiação que atenderia aos setores de malharias e meias. Esta edificação fabril destoa-se bastante da primeira fábrica erguida por Mascarenhas. Com partido que acompanha o traçado do terreno de esquina e em tijolo aparente em toda sua extensão, esta construção de dois pavimentos caracteriza-se pela presença de extensa área de lanternins como solução de cobertura, amplos ambientes destinados aos setores produtivos evidenciando a utilização de soluções estruturais mais avançadas tecnologicamente, além de tratamento estético drasticamente mais simplificado. (MOREIRA, 2007, p:165)

Figura 50 – Conjunto da Companhia Têxtil Bernardo Mascarenhas, provavelmente da década de 1930, após remodelação da Praça Antônio Carlos, também na década de 1930. Acesso em: agosto, 2018.
Fonte: <http://www.ricardoarcuri.com.br/jfora/ruaspracas/getuliovargas/index.html>

A fábrica encerrou suas atividades em 1984, sendo que o terreno de 10.450 m² e suas dependências foram utilizadas como pagamento de dívidas ao Estado de Minas Gerais e à União.

A Prefeitura de Juiz de Fora tinha interesse em preservar o complexo arquitetônico. Em 1982, iniciou o processo de tombamento municipal do prédio, assinado em 19/01/1983. Entre os anos de 1983 e 1987, negociou a compra das instalações da fábrica, que foi totalmente restaurada para abrigar o Centro Cultural e o Mercado Municipal, preservando-se as suas características originais. (PREFEITURA DE JUIZ DE FORA, Portal PJF, FUNALFA)

O conjunto abriga ainda algumas repartições públicas, o Centro de Formação do Professor e a Biblioteca Municipal Murilo

Mendes, localizada em edifício anexo.⁴⁹ Em 1992, um grande incêndio destruiu parte do edifício que abrigava o Mercado Municipal (Figura 51), posteriormente restaurado pela iniciativa dos concessionários e permissionários do Mercado Municipal, Central da Pronta Entrega das Fábricas e Prefeitura Municipal de Juiz de Fora.

Figura 51 – Conjunto Mascarenhas durante o incêndio de 1992. Acesso em: Agosto, 2018.
Fonte: <http://mauricioresgatandoopassado.blogspot.com/2016/02/incendios-0-fotos.html>

Esse complexo fabril (Figura 52) permanece como um dos principais espaços de lazer e cultura da cidade abrigando, além do Centro Cultural e Biblioteca Municipal, bares e restaurantes, sendo ocupado por feiras e outros eventos, como o carnaval de rua de Juiz de Fora, sendo também importante elemento que compõe a praça Antônio Carlos e seu conjunto arquitetônico.

⁴⁹ A comparação pode ser feita entre as figuras 40 e 41, onde é possível identificar o edifício anexo que acomoda parte das instalações da biblioteca, construído junto do volume coberto pelos *sheds*.

Figura 52 – Conjunto Mascarenhas e Praça Antônio Carlos, após remodelação de 2006 quando o piso da praça foi incorporado à quadra da antiga fábrica. Observa-se o edifício de quatro pavimentos, anexo aos *sheds*, abrigando parte da Biblioteca Municipal Murilo Mendes. Foto de Marcelo Ribeiro, 2015.

Fonte: <https://tribunademinas.com.br/noticias/cidade/09-09-2015/bombeiro-exige-projeto-do-mascarenhas.html>

Acesso em: Agosto, 2018.

9.3

Companhia Industrial e Construtora Pantaleone Arcuri

Duas empresas surgiram na década de 1890 responsáveis por grande parte das obras públicas e particulares realizadas na cidade: a Companhia Construtora Mineira (1890) e a Companhia Pantaleone Arcuri & Spinelli (1892), citadas brevemente nos capítulos anteriores.

Pantaleone instala-se em Juiz de Fora entre 1880 e 1890, e já em 1891 se casa com Christina Spinelli

Pedreiro de ofício, o imigrante italiano Pantaleone Arcuri (1867 – 1958) foi empreiteiro também em Juiz de Fora, associando-se primeiro à Pedro Timponi e depois ao cunhado Antônio Spinelli, constituindo a firma Pantaleone Arcuri e Spinelli que depois passou-se a chamar Companhia Pantaleone Arcuri. (CORRÊA, 2016, p:67)

A família Arcuri foi responsável por importantes feitos na cidade; tanto o italiano Pantaleone Arcuri quanto seus filhos, Raphael e Arthur Arcuri, marcaram Juiz de Fora com obras emblemáticas durante todo o século XX, obras que fazem parte do rico patrimônio histórico e cultural do município, incluindo o edifício da construtora.

A firma foi instalada na rua Espírito Santo, uma localização que pode ser considerada como estratégica para o sucesso dos negócios de Pantaleone, pois colocava a firma como vizinha da fábrica de tecidos de Bernardo Mascarenhas, da sede da Companhia Mineira de Eletricidade e da Alfândega de Minas Gerais. (CORRÊA, 2016, p:68)

O complexo industrial criado envolvia serralheria, marcenaria, moagem, depósitos e armazéns variados (MOREIRA, 2007), além de

produção de cimento amianto, patenteado pela companhia em 1907; “o registro obtido pela firma para esse novo material era o primeiro de toda a América Latina” (CORRÊA, 2016, p:70).

Os primeiros edifícios e oficinas foram construídos na rua Espírito Santo, ao lado da Companhia Mineira de Eletricidade (Figuras 53, 54 e 55), hoje conhecida como *Castelinho da CEMIG*. A sede da Construtora Pantaleone, edifício inaugurado em 1923 com projeto do arquiteto Raphael Arcuri, pode ser visto nas Figuras 56 e 57.

A nova sede foi construída em frente aos primeiros edifícios, também contando com novas oficinas; parte deste complexo e da fachada lateral esquerda foram demolidos durante as obras de canalização do córrego Independência e de construção da Avenida de mesmo nome (hoje chamada Av. Presidente Itamar Franco), nas décadas de 1960 e 1970.

Figura 53 – Conjunto formado pelas instalações da firma Pantaleone Arcuri & Spinelli em sua primeira fase de organização. O edifício à esquerda data de 1895 cujos remanescentes ainda existem com significativo grau de alteração; foi construído para abrigar a fábrica de ladrilhos e os trilhos ferroviários chegavam em seu interior. No primeiro plano temos o valo do córrego Independência, hoje canalizado.

Acesso em: junho, 2018. Fonte:

<http://mauricioresgatandoopassado.blogspot.com/search?q=construtora+pantaleone>

Figura 54 – Vista contendo as instalações da Companhia Mineira de Eletricidade, à direita. Ao lado do Castelinho está o conjunto arquitetônico não mais existente, então pertencente à firma Pantaleone Arcuri & Spinelli. Foto provavelmente da década de 1920.

Fonte: PASSAGLIA, 1979, p:51

Figura 55 – Interior das oficinas da Construtora Pantaleone Arcuri & Spinelli, data desconhecida.

Acesso em: junho, 2018. Fonte:

<http://mauricioresgatandoopassado.blogspot.com/search?q=construtora+pantaleone>

Figura 56 – Edifício sede da Construtora Pantaleone Arcuri, projeto de Rafael Arcuri, construído em frente ao Castelinho, década de 1920.

Acesso em: junho, 2018. Fonte:

<http://mauricioresgatandoopassado.blogspot.com/search?q=construtora+pantaleone>

Figura 57 – Imagem do edifício da Construtora Pantaleone Arcuri, que hoje abriga a Associação Municipal de Apoio Comunitário (AMAC), 2013.

Acesso em: junho, 2018. Fonte:

https://www.trekearth.com/gallery/South_America/Brazil/Southeast/Minas_Gerais/Juiz_de_Fora/photo1422316.htm

O primeiro conjunto (1985), faz clara referência à arquitetura clássica-renascentista italiana, destacando as fachadas principais do edifício que ocupava grande lote na parte baixa da rua Espírito Santo.

As construções para as oficinas localizadas ao fundo do terreno, no entanto, apresentam-se como galpões retangulares de tijolos caiados dispostos paralelamente, com exceção de um (...), que recebia um ramal da linha férrea em seu interior. Tinham características das construções tipicamente industriais, algumas apresentando iluminação zenital, sucessão de janelas em suas laterais, além do tratamento estético extremamente simplificado (...) ao lado de duas destas construções estava instalada uma imponente chaminé. (MOREIRA, 2007, p:170)

Um edifício residencial também foi construído junto da edificação principal, abrigando duas moradias para os dois proprietários da construtora, Arcuri e Spinelli; *“constituía-se prática comum entre os industriais da época relacionando-se ao tema da vigilância do local de trabalho”* (MOREIRA, 2007, p:171).

O complexo (Figura 58) começa a ser ampliado a partir da década de 1920, quando Rafael Arcuri já estava à frente dos projetos da Companhia. As novas instalações, construídas sobre aterros realizados às margens do córrego Independência, parte do Largo da Alfândega, abrigariam *“o setor de comercialização, residência do Industrial Pantaleone Arcuri e uma fábrica de carrocerias”* (MOREIRA, 2007, p:172).

Este edifício divide-se em duas partes que se destacam pelo contraste da arquitetura empreendida. Uma parte, destinada a abrigar no primeiro pavimento o escritório administrativo e o estabelecimento comercial e no segundo pavimento a residência (...) além de casas para aluguel, era composta por uma edificação de partido em “U” situada na parte do terreno onde se dava a confluência

das avenidas 15 de novembro (atual Getúlio Vargas) e Espírito Santo, denotando a esta parte da construção maior visibilidade do ambiente urbano. (MOREIRA, 2007, p:177)

De acordo com MOREIRA (2007, p:177), a linguagem arquitetônica do edifício administrativo pode ser chamada “ecletismo sintético” *“por se tratar de uma edificação cuja função estava apenas relacionada aos trabalhos industriais, arquitetonicamente está mais próxima do tratamento aplicado à tipologia comercial que propriamente industrial”*.

Figura 58 – Ilustração do conjunto já na década de 1920. Detalhe em laranja para as primeiras oficinas da Companhia. À direita pode-se ver o Castelhinho da então Companhia Mineira de Eletricidade.

Fonte: MOREIRA, 2007, p:171.

A outra parte, entretanto, exhibe uma arquitetura industrial marcante (Figuras 59 e 60), destinada à fábrica de carrocerias. Trata-se *“de uma única edificação com grande fachada que revela a utilização*

de sistema construtivo de alvenaria de tijolo aparente, uso de iluminação zenital através de lanternins refletindo flexibilidade limitada à área da produção” (MOREIRA, 2007, p:178).

Figura 59 – Detalhe da junção das duas partes do conjunto e seu aspecto atual, na lateral da Rua Espírito Santo.
Fonte: MOREIRA, 2007, p:177.

Figura 60 – Fábrica de Carrocerias, em 1965, já com algumas modificações. Podemos comparar com a imagem 59, observando o encontro dos dois edifícios e o pórtico marcado na imagem da esquerda, com a imagem acima.
Fonte: MOREIRA, 2007, p:178.

A companhia foi responsável por grande contingente de projetos e obras, a maior parte concentrada na região central. Até 1910, já haviam entregado, além do Parque Halfeld, edifícios que hoje são marcos da cidade: o Colégio Granbery (1904); a Igreja do Rosário (1905); o monumento do Cristo Redentor, no Morro do Imperador (1906); o Colégio Santa Catarina (1909). Entre 1906 e 1910, a empresa assinou 27 projetos, sendo 19 localizados na área central (CORRÊA, 2016, p:71).

9.4

Indústria e território: a influência das fábricas na forma urbana em Juiz de Fora

As companhias apresentadas servem para ilustrar não apenas o desenvolvimento econômico e industrial de Juiz de Fora, mas, sobretudo, para destacar a influência que a arquitetura e o conjunto fabril tiveram na cidade, transformando as regiões onde foram implantadas a partir do estabelecimento de novos fluxos, de operários, mercadorias, compradores e o próprio estabelecimento da burguesia que controlava parte do capital.

O surgimento de bairros suburbanos, que acomodavam os operários sem condições econômicas para morar na região central da cidade, veio alertar sobre as diferenças sociais manifestadas no território que se agravavam na cidade. *“Para se entender o relacionamento do operário com os espaços da cidade, torna-se necessário compreender a relação desse operário com o produtor desse espaço, os donos do capital”* (GONÇALVES; CALVANO, 2006, p:8).

É certo que o espaço urbano não é neutro, ele é produzido por agentes e relações sociais, aqueles que detêm maior poder (capital)

e que vão organizar o espaço de acordo com seus interesses. A presença dos industriais em Juiz de Fora obrigou uma transformação territorial marcante, como podemos observar em diversas situações. A urbanização não apenas evidenciou dinâmicas pré-estabelecidas como incorporou novos elementos e exigências para que o desenvolvimento industrial e o “progresso” continuassem em ritmo exponencial. Com o processo industrial

O município passa a ser encarado não pela sua beleza, mas pelas suas possibilidades de uso e pelo lucro que se possa usufruir dela. Para aqueles que detinham o poder econômico e, posteriormente o político, a cidade passa a ser um objeto de lucro, com a intenção de facilitar a circulação de mercadorias. Surge uma outra cidade [...] a segregação espacial é visível. (GONÇALVES; CALVANO, 2006, p:9)

Os operários⁵⁰ de Juiz de Fora do início do século XX enfrentavam dois problemas fundamentais que atingiam todo o proletariado brasileiro, de um modo geral: a moradia e o aumento do custo de vida (GONÇALVES; CALVANO, 2006). Segundo OLIVEIRA (1939) a cidade não contava com bairros populares que seguissem os moldes do *modernismo urbano* (OLIVEIRA, 1939, p:85); o que se via eram barracões e cortiços espalhados pela cidade, comprovando o abandono pela municipalidade.

Um problema que se está tornando inquietador em Juiz de Fora é o da subsistência das classes proletárias. Quase todos os gêneros de primeira necessidade subiram extraordinariamente de preço. [...] Nunca em Juiz de Fora se construíram tantos prédios como de dois anos a esta parte; entretanto, não só há falta de casas como aluguéis duplicaram, chega do mesmo a triplicar em algumas ruas. [...] Felizmente, no que respeita a Juiz de Fora, ainda a

⁵⁰ Para um aprofundamento da situação da classe operária em Juiz de Fora conferir: ANDRADE, S. M. B. V. de. *Classe operária em Juiz de Fora: uma história de lutas (1912-1924)*. Dissertação, (Mestrado em História), Campinas: UNICAMP, 1984.

iniciativa particular – alma do nosso progresso – começa a reagir. (O PHAROL, 1912, *apud* SILVA, 2008, p:85)

Esse aspecto de desordem e imundice dos cortiços e moradias coletivas incomodava a elite local, que reclamava melhores soluções para o problema, que, em parte, foi amenizado a partir da construção de vilas operárias, como foi o caso das companhias de Bernardo Mascarenhas e Pantaleone Arcuri.

A existência dessas vilas operárias, apesar de serem construções que segregavam, também se reproduzia a força de trabalho perto do espaço fabril; estas eram construídas nos arredores das fábricas, remodelando a organização espacial do município. (GONÇALVES; CALVANO, 2006, p:10)

Assim como as resoluções municipais dificultavam a construção de novos edifícios a partir da imposição de normativas, como visto anteriormente, também outras políticas municipais “expulsavam” os operários para a periferia da cidade, como a Resolução nº 706, de 1º de fevereiro de 1916:

Art. 1º. Dentro do perímetro urbano não será permitida a abertura de avenidas para operários ou ruas de largura inferior a 13m e cujo plano não for aprovado pelo agente executivo municipal.

§ 1º - Fica o agente executivo municipal autorizado a fazer a desapropriação das habitações existentes nas avenidas abertas no interior dos quarteirões da cidade e a fazer demolição das mesmas, quando o permitirem as condições financeiras do município. (Resoluções da Câmara Municipal. Livro 3. Fls. 56 *apud* ANDRADE, 1984, p:54)

Observa-se que a indústria será responsável por moldar a forma urbana a partir de diferentes aspectos, seja do ponto de vista

da implantação de suas sedes ou de suas vilas operárias, seja na exigência de melhorias urbanas que possam favorecer seus próprios negócios em detrimento da qualidade de vida da classe operária.

10

Impactos do pensamento higienista: moradia popular e saneamento urbano

As medidas tomadas pela municipalidade em prol do saneamento e da higiene foram também responsáveis pela forma como a cidade foi se expandindo. Ao longo da história não apenas de Juiz de Fora, mas de todos os centros urbanos organizados a partir da lógica capitalista, percebemos que os planos e intervenções executadas pelo poder público são direcionados, ou seja, tem em perspectiva atender a demandas específicas, em especial aquelas vindas das classes dominantes.

Neste capítulo serão destacadas questões ligadas à crise da moradia, tratada como um problema sanitário, assim como outras medidas de expansão da infraestrutura relacionada ao saneamento, todas permeadas por ações públicas ligadas aos interesses da elite local.

10.1

A crise da moradia popular

No capítulo 8 pudemos abordar de maneira breve a questão da moradia e seu vínculo com as políticas sanitaristas, sobretudo em relação as resoluções ligadas à maneira de construir. Essa preocupação não era realidade apenas em Juiz de Fora; em todo o país discutia-se a questão da moradia popular e, segundo BONDUKI (1998, p:21), “*se as habitações populares não representassem perigo para a condições sanitárias da cidade, nada se saberia sobre elas*”.

As teorias médicas de caráter sanitaria estavam de certa forma atreladas às iniciativas públicas e

Os pobres representavam perigo de contágio tanto pela sujeira do lugar onde viviam, mas também pelo seu caráter desviante, ou seja, um contágio metafórico e literal ao mesmo tempo. Piorando a situação os cortiços foram apontados como o berço da epidemia de febre amarela de 1873 no Rio de Janeiro, relação de impacto simbólico e político de grandes proporções; reforçando a identificação de pobreza e perigo. Pelos discursos higienistas da época, percebe-se a crença de que há um "caminho da civilização" [...] e a forma de encaminhar rumo à "grandeza e prosperidade" passava pela solução dos problemas de higiene pública. (SILVA, 2008, p:79)

Os proprietários das moradias insalubres, em especial as coletivas, eram condenados por médicos e a moradia passou a ser tratada como questão de higiene pública. Frente a isso surge, em 1889, a Sociedade de Medicina e Cirurgia de Juiz de Fora (SMCJF).

De acordo com OLIVEIRA (1966) a SMCJF voltava suas ações para a administração pública e durante todo o período da primeira república seus membros estiveram presente na Câmara como integrantes. Segundo SILVA (2008) dos dez presidentes que ocuparam a Câmara Municipal no período de 1892 a 1936, seis pertenciam à SMCJF.

As iniciativas do poder público concentravam-se na fiscalização dos estabelecimentos e incentivo às construções, através de uma série de leis, elaboradas a partir de 1917, que concediam, além dos incentivos, favores a quem se dispusesse a edificar novos prédios em Juiz de Fora, com isenção de cinco anos dos impostos municipais.⁵¹ Outra resolução, de 1919⁵², isentava

⁵¹ Resolução nº 743, de 1-1-1917.

⁵² Resolução nº814, de 28-7-1919.

durante três anos de todos os impostos municipais aquelas pessoas ou sociedades que construíssem casas em Juiz de Fora ou quaisquer de seus distritos.

Segundo OLIVEIRA (1966, p:231) "*muitos capitalistas, aproveitando os favores de tais leis, levaram a efeito construções de vários tipos no centro e em novos bairros que iam surgindo, tendo a cidade (...) tomado novo impulso nesse setor*". As antigas posturas municipais, entretanto, oneravam os custos das construções, em especial a resolução nº 347, de maio de 1896, que ordenava que as casas que fossem construídas ou reconstruídas deveriam ter

Pelo menos, cinco metros de pé direito no pavimento inferior, contados 0,45 acima da rua, e quatro metros e vinte centímetros nos demais andares. As portas e janelas de sacadas teriam 2,85 de altura e 1,30 de largura; as janelas de peitoril, 1,85 de altura e 1,10 de largura; as portas de cocheiras, 2,30 de largura e 3,20 de altura. (OLIVEIRA, 1966, p:231)

A exceção estendia-se aos "*palácios, palacetes e casas nobres*" desde que, obviamente, as dimensões fossem maiores que aquelas determinadas. Mas a resolução nº 902, de abril de 1923, diminuiu de forma considerável todas as dimensões, aumentando, conseqüentemente, o número de construções na cidade.

Mas a classe pobre ainda não se havia beneficiado de tais favores. Apenas os ricos, os capitalistas lucravam, aumentando suas rendas com aluguéis compensadores e às vezes excessivos. O operário, o trabalhador em geral, não podia ainda pensar na casa própria. (OLIVEIRA, 1966, p:232)

De acordo com SILVA (2008) esse aumento no número de construções, apesar de considerável, ainda não era suficiente para

resolver parte do problema. Além disso, por mais que as resoluções incentivassem este aumento, faltavam materiais de construção, o que encarecia o preço do estoque da cidade.

A escassez de trabalhadores (já que a indústria absorvia praticamente todos os braços especializados para o trabalho) e o aumento salarial conseguido com a greve de 1920 também dificultaram o crescimento das habitações na cidade. Os alugueis tornavam-se cada dia mais caros, chegando a ter aumento de 3 ou 4 vezes. (SILVA, 2008, p:85)

Havia, ainda, os abusos por parte dos grandes proprietários que se aproveitavam das isenções ou mesmo aumentavam o valor dos aluguéis de maneira exorbitante. Em 1920, o jornal de oposição política *A tarde*, fazia denúncias de alguns desses casos:

Pinto Leite (um dos maiores proprietários locais, tem cerca de 80 casas) e Souza Brandão são apontados como "proprietários sem entranhas que vivem exclusivamente para o dinheiro" e a atitude da Santa Casa de aumentar o aluguel de seus imóveis em 20%, qualificada de "vergonhosa" tendo em vista que recebe auxílio do Estado, da União e de particulares e, ainda, isenção de impostos municipais. (ANDRADE, 1984, p:58)

Outras denúncias estavam também direcionadas ao presidente da Câmara Municipal, José Procópio Teixeira, acusado de

[...] um ato de desumanidade contra os operários, intimando os que haviam comprado terrenos dos donos da Fazenda da Divisa, em Manoel Honório, a cobrir suas casas com telhas e obrigando-os a assinar um contrato pelo qual eles se obrigam a entregar-lhe as casas e os terrenos quando ele, Sr. Procópio, quiser e sem direito a indenizações. E lembra ainda da esperteza do Presidente da Câmara quando construiu multidão de casas para operários à sombra das leis municipais protetoras e,

depois, uniu-as duas a duas, formando casas para gente melhor de vida e logrando o objetivo da lei e a fazenda pública pois só pagou taxas referentes a cada grupo de casas. E ironiza: " Que grande amigo os operários têm no sr. Procópio! Que homem caridoso, o presidente da Câmara!". (ANDRADE, 1984, p:59)

Buscando amenizar a situação crítica dos aluguéis, em 1923, o vereador Luiz Pena "*apresentou um projeto de lei à Câmara isentando de impostos por dez anos as casas que se construíssem na cidade, com quatro compartimentos pelo menos, e cujo aluguel não excedesse de cinquenta mil réis por mês*" (OLIVEIRA, 1966, p:232).

Defendeu o vereador:

[...] Apresentando este projeto, procuro apenas provocar a Câmara para comigo estudar o assunto, que me parece momentoso. O problema da habitação em Juiz de Fora vai-se tornando de difícil solução devido ao vício social do "*urbanismo*", que vai despovoando os campos e acumulando as populações nas cidades. Eis o que se dá aqui, tal como acontece em centros maiores. Em São Paulo, há pouco tempo, foi votado e convertido em lei um projeto mandando que fossem construídas cinco mil casas para operários. Aqui, a administração pública não pode acompanhar essas medidas. Outras, porém, de acordo com o meio, penso, poderá adotar, como, entre elas, as de estimular os capitais para a construção de prédios destinados à habitação e de evitar, por todos os meios possíveis e jurídicos, a ganância dos locadores, que exploram terrivelmente os locatários, criando, por exemplo, impostos pesados sobre aluguéis excessivos.

Os prédios, hoje, são disputados a peso de ouro. Quem é pobre pode ser atirado a rua de um momento para o outro ou, premido pelas circunstâncias, obrigado a se mudar da cidade. Será ainda medida de grande alcance o aumento da viação em direção aos bairros da cidade, onde se formarão certamente núcleos operários – assunto que poderá ser estudado pela Câmara, embora as grandes dificuldades que ele apresenta. (OLIVEIRA, 1966, p:232)

O projeto, no entanto, não foi aprovado. Mas a partir da justificativa apresentada pelo vereador é possível perceber em sua fala um ataque aos problemas gerados pelo *urbanismo*, que, ao nosso ver, trata-se, na realidade, dos problemas gerados pela *urbanização*.

A necessidade do aumento de viação, como previsto pelo vereador, foi em parte solucionado com o estabelecimento dos trens de subúrbio entre Matias Barbosa e Benfica,⁵³ o que possibilitou o adensamento dessas regiões e de outras ao longo da linha férrea, e também o surgimento de bairros operários e populares.

Contudo, a questão da moradia continuou a preocupar a cidade; mesmo com as resoluções e incentivos à construção de novas unidades, que ocorriam a partir de iniciativas isoladas, o número de cortiços e edificações precárias quase não se alterava, tampouco o posicionamento da Câmara. A mudança ocorre após 1930, quando o Estado passa a encampar o discurso sobre a crise de moradia (SILVA, 2008, p:102) e se estrutura uma política habitacional de base estatal a partir do sistema previdenciário dos IAPs (Institutos de Aposentadoria e Pensões)⁵⁴.

Em Juiz de Fora essa articulação associou as origens dos primeiros bairros populares no entorno imediato da área central ao processo de expansão capitalista da cidade. A região Norte foi demarcada neste processo [...], como foi o caso das áreas loteadas para populações tipicamente

⁵³ Matias Barbosa, ex-distrito ao sul de Juiz de Fora, foi elevado a município, em 1923 e o distrito de Benfica, hoje região urbana que abrange nove bairros, está localizado no extremo norte da cidade. O trem, portanto, cruzava a cidade de norte a sul, acompanhando os trilhos da Estrada de Ferro Central do Brasil por 36km. Suas atividades foram encerradas em 1996.

⁵⁴ Sobre esse sistema de produção habitacional conferir: FERRARI, C. *Projetos de habitação popular como projetos de cidade moderna: os conjuntos habitacionais dos IAP na grande São Paulo de 1930 a 1964*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2013.

operárias, no bairro Santa Terezinha, Manoel Honório e Francisco Bernardino. (SILVA, 2014, p:81)

10.2

Medidas de embelezamento e planos de saneamento

Com o crescimento da população e o desenvolvimento da cidade, novas obras foram necessárias, em parte para sanar as epidemias que assolavam Juiz de Fora, como a febre tifoide, a febre amarela, a varíola e a cólera (CHRISTO, 1987, p:124). Como visto em outros capítulos, a preocupação com o saneamento sempre esteve presente em maior ou menor grau durante todas as administrações locais, através de medidas mais ordinárias, como a manutenção de vias e valetas, até a implantação de planos mais abrangentes, como foi o caso do Plano Howyan.

Nesta nova etapa de desenvolvimento de Juiz de Fora, no entanto, questões ligadas à tributação de serviços destacam-se pela primeira vez. Com o intuito de aumentar a arrecadação de impostos, o poder público passou a taxar de forma generalizada todos os moradores da cidade, *“não foram poucas as vezes em que moradores de bairros ou ruas onde inexistiam redes de água e esgotos solicitavam restituição de impostos pagos”* (MIRANDA, 1990, p:189), e além disso, os investimentos públicos eram espacialmente seletivos.

Some-se a isso o fato de que obras ligadas à forma e embelezamento urbanos como calçamento e arruamento, além dos serviços básicos de saneamento, concorrem efetivamente para ampliar a sustentação política dos administradores, ao mesmo tempo em que contribuem de modo decisivo para a promoção da valorização dos terrenos urbanos. (MIRANDA, 1990, p:189)

Durante as décadas de 1910 e 1920, as obras de infraestrutura, especialmente aquelas de serviços básicos, foram insuficientes para manter bons níveis de salubridade; os consecutivos períodos de estiagens e enchentes aumentaram o índice de epidemias, e quando realizadas, as intervenções estavam concentradas

Prioritariamente nas áreas centrais como a rua Direita, Halfeld, Largo do Riachuelo, Morro Santo Antônio, Espírito Santo, Largo da Estação, rua São João, rua Santa Rita, rua do Cemitério, rua 15 de Novembro, rua Batista de Oliveira, rua Silva Jardim e rua São Mateus, além de pontos esparsos no bairro Botánágua. Somente a partir de 1912 é que começamos a verificar a expansão de tais serviços para os bairros Fábrica e Tapera.⁵⁵ (MIRANDA, 1990, p:194)

Enquanto a maior parte da cidade enfrentava problemas de abastecimento de água e coleta de esgotos, os serviços ligados ao embelezamento, sobretudo na área central, continuavam a ser realizados: ajardinamento, calçamento, arborização e iluminação, além do alargamento e nivelamento de ruas. Nesse mesmo período foi introduzido o calçamento de paralelepípedo, primeiro na rua Halfeld e depois na rua Direita, “*transformada em boulevard, com canteiros de cada lado*” (OLIVEIRA, 1966, p:213).

Por causa do número de epidemias e constantes reclamações da população, o então presidente da Câmara, Dr. Oscar Vidal, convida os engenheiros Lourenço Baêta Neves e Francisco Saturnino de Brito para elaborarem um Plano Geral de Saneamento de Juiz de Fora, aprovado pela Resolução nº 696, de 26 de agosto de 1915

⁵⁵ O bairro Fábrica refere-se à região de Mariano Procópio, que foi assim chamado depois que o distrito foi incorporado à cidade a partir do Decreto-lei Estadual nº148, de 17-12-1938. Os limites do distrito Mariano Procópio foram determinados a partir da lei nº620, de 15-09-1914.

(ALBERTO; INHAN, 2013, p:51). O novo plano, que não foi executado em sua totalidade, assim como o Plano Howyan,

Tinha como princípio a elaboração de diques na parte baixa da cidade visando conter as cheias do rio, regularização do leito do rio na área urbana, montagem de um serviço de adução associado à montagem de grandes reservatórios públicos, separação no sistema de esgotos entre águas pluviais e dejetos residenciais e finalmente a adoção de hidrômetros para regular o consumo definindo assim tarifas diferenciais. Somente algumas obras esparsas foram realizadas em função das prioridades. (MIRANDA, 1990, p:196)

Mesmo com o plano não tendo sido executado em sua totalidade, os relatos e estudos (Figura 61) dos engenheiros resultaram em importantes contribuições para a discussão da estrutura urbana de Juiz de Fora. Foram eles os primeiros a alertar sobre a necessidade de um plano diretor para a cidade, por exemplo, como forma de conter a ocupação das margens dos mananciais, evitando inundações e outras calamidades. Ainda segundo Baêta e Brito, o traçado ortogonal adotado na região mais central da cidade não deveria ser executado nos terrenos mais íngremes; seria preciso

[...] estudar-se a topografia para estabelecer um plano de arruamentos que consulte as necessidades do trânsito, preveja o conveniente estabelecimento dos esgotos sanitários e pluviais, e, finalmente, que ofereça ruas com belas perspectivas, tanto no trançado pitoresco pelas encostas, como descobrindo à vista as belíssimas perspectivas do vale do Paraibuna e das suas montanhas e colinas. (ESTEVES; LAGE, 1915, p:185)

Segundo OLIVEIRA (1966), muitas solicitações de abertura de vias foram enviadas ao poder municipal e as justificativas estavam quase sempre relacionadas às medidas de saneamento e

embelezamento, como foi o caso do pedido da abertura da rua da Serra, hoje avenida Olegário Maciel:

[...] Os abaixo assinados, tendo em vista o progresso e embelezamento desta cidade, vêm oferecer a vs. excias. os terrenos, já nivelados, para uma grande avenida de contorno que, partindo da rua São Mateus, seguindo junto à serra, vá a Mariano Procópio. Essa rua terá trinta metros de largura e nela serão construídas belas vivendas, separadas da mesma rua dez metros para cada lado. (...) Essa rua, além do embelezamento da cidade, vai prestar um grande benefício à higiene (...). Foram os terrenos examinados (...), ficando depois de feito o nivelamento em condições de ser servida por bondes, automóveis, além de facilitar as comunicações entre os bairros de Mariano Procópio e São Mateus. (OLIVEIRA, 1966, p:214)

Figura 61 – Um dos estudos feitos por Baêta e Brito com possíveis soluções de diques e canais, buscando solucionar as constantes inundações que ocorriam na parte baixa da cidade, próximo ao leito do Rio Paraibuna.
Fonte: ESTEVES; LAGE, 1915, p:204.

Apesar do aceite, a via não foi aberta em toda sua extensão como havia sido projetada inicialmente, mas continua sendo uma das principais avenidas da região central da cidade, comunicando vários bairros e liberando parte do trânsito de outras avenidas principais, como as avenidas Rio Branco e Itamar Franco (antiga avenida Independência).

De acordo com MIRANDA (1990) e OLIVEIRA (1966), a expansão urbana de Juiz de Fora deu-se de forma notável sob a administração de José Procópio, presidente da Câmara por dois mandatos consecutivos, 1916 a 1918 e 1919 a 1922.

A Associação Comercial de Juiz de Fora assim se referiu a sua administração e suas obras: Foi um grande reformador, o Haussmann de Juiz de Fora. Em 1916 a cidade tinha 12 ruas calçadas e a maioria sem calçamento, inclusive a famosa Rio Branco. Calçou as velhas ruas com vários metros de paralelepípedos. Abriu novas ruas e arborizou várias. Embelezou jardins. Construiu o paço municipal com gasto de 51.000\$000 que hoje custaria 200.000\$000 ... construiu várias vias de acesso o que levou ao surgimento de novos bairros e abertura de ruas como a da Serra (espécie de Avenida do Contorno) ... Promoveu o rebaixamento do morro da Glória e seu calçamento transformando-o em bairro elegante da cidade. Os prédios e terrenos valorizaram-se notavelmente, compensando todos os sacrifícios aos contribuintes. (MIRANDA, 1990, p:197)

Através desse investimento em infraestrutura, José Procópio estimulou a ocupação de áreas até então pouco adensadas, novos loteamentos foram feitos próximos às vias abertas, inclusive em terras próprias. O presidente da Câmara era proprietário de grande parcela dos terrenos entre o Morro de Santo Antônio e rua da Serra, *“ele próprio investia em casas de aluguel para operários e classe média”* (MIRANDA, 1990, p:221). Observamos, mais uma vez, as decisões

públicas sendo tomadas em prol de interesses privados, que seriam determinantes na maneira como a cidade foi sendo ocupada definindo, aos poucos, sua forma urbana.

11

Eixos de expansão e crescimento de bairros

O crescimento econômico e demográfico de Juiz de Fora foi provocando, aos poucos, a expansão e a ocupação do território. Como destacado nos capítulos anteriores, as necessidades da sociedade industrial, de uma forma ou de outra, foram responsáveis pelas dinâmicas que passaram a organizar a forma urbana.

No período destacado podemos observar, além da questão da moradia e do saneamento, o crescimento dos loteamentos promovidos pelos proprietários de terras, muitos ligados à produção cafeeira. A área urbana de Juiz de Fora era cercada por distritos e fazendas, alguns com povoações consideráveis (além da região de Mariano Procópio), como o atual bairro Santa Terezinha, por onde passava o Caminho Novo; a região do Alto dos Passos, por onde chegava a Estrada Nova do Paraibuna; e os atuais bairros São Pedro e Borboleta, onde foram instaladas as colônias de imigrantes vinculados à indústria de Mariano Procópio.

Uma parcela deste processo estava vinculada às resoluções de incentivo da Câmara Municipal para resolver o problema da moradia, que se transformou em um grande negócio. Isso porque a partir da abolição da escravidão, parte dos investimentos que antes era usada com escravos passa a ser destinada à construção de moradias para aluguel. De acordo com ALMICO (2001, p:109), entre 1889 e 1914, 11,32% dos inventários mais ricos eram de *“pessoas que viviam de alugar casas, principalmente na cidade, havendo alguns casos de aluguel de casas nos distritos, sendo que alguns desses indivíduos exerciam também outras atividades”*, como industriais, comerciantes e fazendeiros.

Esse processo continuou de forma progressiva, sem que o problema de moradia fosse de fato solucionado, como vimos em capítulos anteriores. Apesar do crescimento do número de construções na década de 1920, ilustrado na Figura 62, o valor dos aluguéis ainda era um problema, assim como a distância de alguns loteamentos.

Os principais loteadores eram os fazendeiros (Quadro 03) que, segundo MIRANDA (1990), já adotavam um comportamento racional frente à perspectiva de valorização da terra. A relação entre poder municipal e iniciativa privada sempre foi estreita, como observado em inúmeras situações anteriores, e neste período não era diferente: ao investir em loteamentos em suas terras, os proprietários sabiam que o poder municipal, cedo ou tarde, levaria a infraestrutura necessária, valorizando as terras por consequência.

Figura 62 – Quantidade de construções populares por ano (1893 a 1930).

Fonte: SILVA, 2008, p:160.

Nome	Área
Manoel Honório	Manoel Honório
Família Tristão	Santa Terezinha/Centro
Família Barbosa Lage	Francisco Bernardino/Barbosa Lage
José Mario Vilela	Fábrica/Santa Luzia
Severino Belfort Andrade	Manoel Honório/Grajaú
Aurélio Salgado	Santa Terezinha/Bandeirantes
Afonso Botti	Alto dos Passos
Constantino Paleta	Francisco Bernardino

Quadro 03 – Principais fazendeiros loteadores e suas áreas de recorrência.
 Fonte: SILVA, 2014, p:78

Cruzando os dados do Quadro 03 com a base cartográfica da cidade podemos perceber que a expansão da cidade neste momento, como mostra a Figura 63, deu-se majoritariamente no sentido norte-sul. As áreas entre os locais destacados foram sendo ocupadas ao longo do processo de urbanização da cidade e a partir da segunda metade do século XX foram incorporadas à malha urbana como bairros. Algumas foram desmembradas em vários bairros, como foi o caso do distrito de Mariano Procópio.

Figura 63 – Mapa dos principais fazendeiros loteadores e suas principais áreas de recorrência. Foram destacados os atuais bairros correspondentes.

Fonte: SILVA, 2008, p:79, com elaboração da autora, 2019.

A partir desse mapa podemos perceber que os principais eixos de expansão – sul, norte e noroeste -, em relação ao centro, em função dos loteamentos se deu acompanhando os principais caminhos estruturados de Juiz de Fora.

Ao Sul, temos o eixo da Estrada do Parahybuna, de Halfeld, que chega pelos bairros de Santa Luzia e Alto dos Passos, vindo do Rio de Janeiro. Ao Norte temos o eixo do Caminho Novo, passando pelo bairro de Santa Terezinha, e a continuação da Rodovia União & Indústria, que foi acompanhada depois pelos trilhos da Estrada de Ferro Leopoldina; e, a Noroeste, o percurso da Estrada de Ferro Central do Brasil, que até a década de 1990 ainda ligava a região de Matias Barbosa (sul do município) à região norte da cidade, em Benfica.

Além dos loteamentos, outros investimentos eram feitos pela iniciativa privada, como a abertura de estabelecimentos comerciais e indústrias, a partir da doação de terras, por exemplo (SILVA, 2014), como o caso da proposta de abertura da rua da Serra (Avenida Olegário Maciel), citada no capítulo anterior.

A partir da instalação de Vargas no poder em 1930, como se sabe, toda a organização administrativa municipal é alterada,

Passou a administração municipal, de acordo com a lei federal chamada “Código dos Interventores”, a ser exercida por um prefeito, a quem cabia não só as funções do Executivo, mas também as do Legislativo, auxiliado nestas por um Conselho Consultivo cuja competência, definida na mesma lei, era opinar sobre os projetos de lei municipais, a conveniência e o preço da alienação de bens imóveis do Município e os planos e orçamento de obras por serem executadas.⁵⁶ (OLIVEIRA, 1966, p:259)

⁵⁶ “Além do ‘Código dos Interventores’ foram expedidas em Minas outras leis sobre a organização do Municípios, como o decreto nº 9.847, de 2 de fevereiro de 1931, e o decreto-lei nº11, de 13 de dezembro de 1937, este, dando ao prefeito, em virtude da

As consequências dessas e de outras medidas intervencionistas promovidas pelo Estado, tanto na economia quanto na regulamentação das relações capital/trabalho (BONDUKI, 1994, p:716), vão influenciar diretamente a urbanização e industrialização não apenas em Juiz de Fora, mas em todo o Brasil.

É importante destacar que, a partir da nova organização política e administrativa estadual e municipal, muitos documentos e relatórios foram produzidos, reunindo uma série de informações e dados, como os relatórios apresentados ao Interventor Federal no Estado de Minas Gerais, Benedicto Valladares Ribeiro, feitos pelo então prefeito de Juiz de Fora, Menelick de Carvalho⁵⁷.

Juiz de Fora e sua administração em 1933 (1934), por exemplo, primeiro relatório apresentado por Menelick de Carvalho ao Governo do Estado, reúne pormenores da situação administrativa do município em 1933. O livro contém plantas de projetos executados pelo poder público (Figura 64), todas as obras realizadas (com planilhas de gastos, orçamentos, pareceres técnicos), dados censitários, serviços realizados na saúde pública, pareceres sobre abastecimento de água, gráficos (Figuras 65 e 66), etc.

extinção dos Conselhos Consultivos, competência para exercer as funções da Câmara Municipal enquanto não se estabelecesse a organização constitucional do Município. Criado logo depois o Departamento Administrativo do Estado, os prefeitos a ele se submetiam previamente a aprovação de todos os atos legislativos." (OLIVEIRA, 1966, p:259)

⁵⁷ Menelick de Carvalho foi eleito prefeito de Juiz de Fora, exercendo o cargo de 1933 a 1936.

Figura 64 – Planta do projeto para o Largo da Alfândega. Esse foi o primeiro desenho da atual Praça Antônio Carlos. O projeto construído, no entanto, sofreu algumas modificações. Ver figura 50, p:153.
Fonte: CARVALHO, 1934, p:37.

Figura 65 – Gráfico de construções e aumentos em Juiz de Fora, 1923 x 1933.
Fonte: CARVALHO, 1934, p:43

Figura 66 – Gráfico do calçamento de Juiz de Fora, 1923 x 1933.
Fonte: CARVALHO, 1934, p:38.

A partir dos anos 1930 e da nova organização política do país, Juiz de Fora caminha para o que alguns autores⁵⁸ vão chamar de a primeira crise do setor industrial⁵⁹. De acordo com BASTOS (2002), a indústria na cidade permaneceu crescendo até o final da década de

⁵⁸ GERALDO (2014) faz uma breve reflexão sobre as diferentes hipóteses sobre o período de 1930 – 1970. Os trabalhos citados anteriormente, como o de Giroletti (1988) e Pires (2004), tratam do recorte temporal até 1930, enquanto o período de 1930-1970 é analisado por poucos autores. Geraldo (2014, p:99) destaca a versão de Ricardo Paula (2006) "um dos únicos pesquisadores que contestou a versão da crise econômica, chamando atenção para o fato de que após 1930 a cidade não vivenciou uma crise, mas sim passou pelo processo de mudança na sua base produtiva."

⁵⁹ Para maior aprofundamento do caso industrial de Juiz de Fora nesse momento, conferir: PAULA, M. C. S. *As vicissitudes da industrialização periférica: o caso de Juiz de Fora (1930/1970)*. Dissertação, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 1976.

1940, mas em ritmo lento no período, “*reflexo da concorrência da produção de São Paulo*” (BASTOS, 2002, p:5).

Estando ausente dos grandes projetos idealizados pelo Plano de Metas de Juscelino Kubitschek, “*o capital local entrou num processo de falência, com várias indústrias tradicionais fechando suas portas*” (BASTOS, 2002, p:6).

A partir dos anos 50, Juiz de Fora enfrentou sérias deficiências de infra-estrutura (energia, telefonia e abastecimento de água e saneamento) que se constituíram em entraves ao processo de industrialização. Com relação aos transportes, a cidade continuava servida pelas rodovias e ferrovias do final do século, num período em que a unificação do mercado nacional (via construção do sistema viário) permitia que outras regiões antes atendidas por Juiz de Fora passassem a receber mercadorias vindas de São Paulo. Além disso, o declínio do Rio de Janeiro impedia que impulsos dinâmicos chegassem para a cidade do seu exterior, num momento em que a participação relativa de Juiz de Fora e da Zona da Mata na atividade industrial do Estado de Minas Gerais decaía e Belo Horizonte se consolidava como principal pólo do estado. (BASTOS, 2002, p:6)

BASTOS (2002) vai caracterizar o recorte de 1930 a 1970 como o período de desaceleração e decadência industrial de Juiz de Fora, e, a partir de 1970, o período de esforço pela reindustrialização, a partir do II Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico (PND), no período da ditadura militar.

Na década de 70, negociações políticas reforçadas por grande volume de recursos, suportes e incentivos fiscais e creditícios foram importantes para a atração de dois investimentos de vulto no setor metalúrgico para a cidade: A Siderúrgica Mendes Júnior (SMJ), hoje Belgo Mineira Participações (BMP), do subsetor siderurgia e a Cia Paraibuna de Metais (COM) do subsetor de metais não

ferrosos, que entraram em operação em 1984 e 1980, respectivamente. (BASTOS, 2002, p:9)

As estratégias políticas para a retomada da indústria em Juiz de Fora impactam diretamente a sua forma urbana na medida em que novos zoneamentos e bairros são pensados para receber essas companhias, suas instalações e toda a infraestrutura necessária, sempre acompanhada de dinâmicas de criação de novos bairros para abrigar esses operários, configurando novos vetores de expansão. No caso das indústrias, muitas foram instaladas em função da BR 040, por exemplo, numa relação similar com a Rodovia União & Indústria e o crescimento da cidade, como indicado neste trabalho.

Ao mesmo tempo são feitas obras de infraestrutura, agora pelos prefeitos que marcaram suas gestões com grandes intervenções, como foi o caso de Itamar Franco⁶⁰ e a abertura da Avenida Independência e remodelação da praça Antônio Carlos; e Francisco Antônio de Mello Reis⁶¹, responsável pelo projeto de urbanização marcado pela triplicação da avenida Barão do Rio Branco e a construção de um mergulhão⁶² na mesma via para a transposição da Estrada de Ferro Central do Brasil, inaugurado em 1983.

Fazemos estes apontamentos para elucidar, de maneira breve, que a forma urbana está em contínua transformação, sendo marcada cotidianamente por diversos fatores e dinâmicas. Algumas dessas questões buscamos abordar neste trabalho, conscientes da

⁶⁰ Mandato de 1967-1971, tendo sido reeleito em 1972.

⁶¹ Mandato de 1977-1981, prorrogado até 1983.

⁶² Túnel que passa por baixo da linha férrea. O prefeito Mello Reis sugeriu um "mergulho" por baixo ao invés da construção de um viaduto para a transposição da ferrovia.

complexidade que implica estudar o urbano e a cidade⁶³, suas relações e paradigmas.

⁶³ Lembrando que nos apoiamos no pensamento de Léfèbvre (1972), entendendo o *urbano* como a forma social e a *cidade* como objeto espacial, a materialidade.

CONCLUSÕES

Ao voltarmos o nosso olhar para a cidade, procurando entender quais os processos levaram àquele quadro – ainda em movimento e constante transformação -, muitas vezes é preciso examinar o passado para dar conta da trama de agentes e elementos envolvidos nessas dinâmicas urbanas. A partir do momento que delineamos o objeto e a metodologia de pesquisa, caminhamos por um trajeto parcialmente desconhecido, isso porque a nossa compreensão vai sendo construída à medida que reunimos dados e analisamos as diferentes narrativas. Aos poucos vislumbramos como todas as questões se articulam dentro de um quadro complexo de relações e de vários fatores que podem, sim, ser isolados a partir de suas temáticas, mas que fazem parte de uma malha de interações.

Quando elegemos a ferrovia como possível guia para compreender as questões da forma urbana esperávamos, inicialmente, que ela fosse abordada ao longo de todo o trabalho. Percebemos que ela se desdobrou de outras maneiras, permeou o trabalho a partir de outros temas, como o desenvolvimento industrial – estreitamente vinculado a ela, e os planos de saneamento, que contribuíram também para uma reflexão sobre o território. Podemos ainda perceber os eixos de expansão da cidade, como mostram a Figura 01 e a Figura 63, que acompanharam a linha férrea, que, por sua vez, seguiu o leito do rio Paraibuna, que guiava o caminho mais fácil para vencer os obstáculos do relevo: aqui percebemos a estratégia utilizada na abertura do Caminho Novo, Rodovia União & Indústria e também na implantação das estradas de ferro.

Quando analisamos a ocupação territorial de Juiz de Fora podemos perceber que ela se deu a partir dos seus caminhos estruturadores que foram, por sua vez, desenhados tendo em conta a geomorfologia desse mesmo território, aproveitando os vales e as várzeas da região. Apenas em um segundo momento deu-se a ocupação e o adensamento dos morros e encostas.

Essa ocupação também se deu de forma estratégica quando analisamos as indústrias da cidade: nesse momento vemos em Juiz de Fora as mesmas relações que ocorreram em outros centros urbanos durante o mesmo período. A direta relação entre as vias de comunicação e a localização das indústrias vai rearranjar o território, determinando os investimentos em infraestrutura, por exemplo. A consolidação da área do Largo da Alfândega (Praça Antônio Carlos) é resultado de um conjunto de fatores que provam essa trama de relações: margeada pela ferrovia e pela Rodovia União & Indústria, próxima da estação de energia hidrelétrica, terrenos pantanosos e, por isso, de baixo custo. A partir daí podemos analisar, por exemplo, a implantação das vilas operárias.

São muitos os estudos que destacam o histórico industrial de Juiz de Fora, utilizando o termo “vocação” para representar a importância que a indústria teve para o crescimento da cidade. Como em outras situações, as narrativas tradicionais, como a obra de GIROLETTI (1988), prevalecem e são reproduzidas, assim como os termos utilizados.

O autor, assim como outros, trata o processo industrial incipiente de Juiz de Fora, aquele que tem início na década de 1870, como a *industrialização* do município. Entendemos, no entanto, que a presença da indústria no período estudado não conforma um processo de *industrialização*, visto que sua organização era ainda primitiva e diminuta no interior da estrutura econômica, não

podendo ser equiparada à industrialização que se deu a partir de 1930. Constatamos que houve algum desenvolvimento industrial no município e que ele foi fundamental para o crescimento da cidade e seu destaque, principalmente no cenário estadual. Entretanto, o forte processo de *industrialização* ocorreria a partir das políticas varguistas em todo o país, mesmo que a retomada desse impulso em Juiz de Fora tenha se dado apenas a partir da década de 1970 (BASTOS, 2002).

Apesar de vários processos locais estarem em consonância com o quadro nacional, como o problema da moradia e as implicações do pensamento higienista, observamos que a bibliografia tradicional sobre Juiz de Fora valorizou uma narrativa ligada sobretudo às disputas que se davam na atual região central (que compreendia sua zona urbana) e na região de Mariano Procópio (então distrito de Juiz de Fora). É compreensível o destaque dessa(s) disputa(s), visto que as duas localidades estavam diretamente relacionadas às principais vias (ferrovia e Rodovia União & Indústria), enquanto outras regiões, apesar de terem sido ocupadas mesmo antes da região de Mariano Procópio, como é o caso do atual bairro Santa Terezinha, cuja ocupação está relacionada à abertura do caminho novo, sejam pouco estudadas.

Percebemos que muitos estudos – e isso incluiu o presente trabalho – apenas reforçam essa narrativa voltada para a análise da região central da cidade, deixando de lado outras regiões, como o próprio bairro Santa Terezinha, ou outras localidades, como o bairro Benfica, na região norte. Uma leitura que fazemos é de que a partir do momento que nós nos apoiamos nas narrativas tradicionais, passamos a discuti-las através de outra perspectiva, mas não de outro lugar. Ou seja, buscamos formas de confrontar aqueles fatos olhando de outra maneira para os mesmos, quando deveríamos, também, olhar para outros fatos, outros lugares. Uma alternativa

seria investigar melhor como se deu o crescimento e a ocupação dessas outras localidades, como a região de Benfica, na zona norte, ou mesmo a região do atual bairro Santa Terezinha e da região do Floresta.

Ao longo do trabalho percebemos os diversos momentos em que o pensamento higienista esteve presente, influenciando as ações do poder público através de resoluções e intervenções urbanas, seja em relação às obras de saneamento, com os pareceres técnicos e contratações de projetos – como o *Plano de Howyan*, na década de 1890, e os estudos de Baêta e Brito, na década de 1910; seja nas medidas de controle e fiscalização das moradias e cortiços.

As estruturas governamentais também foram abordadas nesse processo de leitura urbana. Ao observarmos como os órgãos administrativos funcionavam, o alcance e os limites durante o Império, quando Juiz de Fora pertencia à província de Minas Gerais, e as significativas mudanças já na República, com maior autonomia para as municipalidades, compreendemos como se davam as decisões e seus impactos na cidade.

Essas questões estão associadas umas às outras; é importante entender *como* elas se relacionam e *o que* elas representam, construindo, assim, uma narrativa dentro das muitas possíveis, de maneira a contribuir para a assimilação desses processos sociais.

Por fim, procuramos construir uma narrativa que tivesse um apoio gráfico e cartográfico de maneira que os processos pudessem ser vistos e entendidos a partir da leitura do território; com o auxílio de mapas que representam os desdobramentos das diferentes dinâmicas, materializadas no espaço para, então, compreendermos a forma urbana como documento histórico que guarda e ao mesmo tempo revela inúmeras transformações.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

LIVROS

BASTOS, Wilson de Lima. *Mariano Procópio Ferreira Lage: sua vida, sua obra, descendência, genealogia*. Ed. Paraibuna, Juiz de Fora, 1991.

BENEVOLO, Leonardo. *História da cidade*. São Paulo: Perspectiva, 2003.

BONDUKI, Nabil Georges. *Origens da habitação social no Brasil: Arquitetura moderna, Lei do inquilinato e difusão da casa própria*. São Paulo: Estação Liberdade/FAPESP, 1998.

BRASIL, Camila.; COSTA, Angelica; CASTAÑON, José Alberto. *O (In) Esquecido ramal da Estrada de Ferro Leopoldina de Juiz de Fora a Furtado de Campos*. Juiz de Fora, 2012.

CHOAY, Françoise. *O urbanismo*. São Paulo: Perspectiva S.A., 1992.

ESTEVES, Albino; LAGE, Oscar Vidal Barbosa. *Álbum do Município de Juiz de Fora*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1915.

FIGUEIRA, Manuel Fernandes. *Memória Histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil*. Imprensa Nacional, Rio de Janeiro, 1908.

GENOVEZ, Patrícia Falco; LEITE, Mônica C. Henriques; GAWRYSZEWSKI, Paulo; FRAGA, Raquel de Oliveira. *Núcleo Histórico da Praça Dr. João Penido*. Nota prévia de pesquisa. Juiz de Fora: ClioEdel, 1998.

GIROLETTI, Domingos. *Industrialização de Juiz de Fora: 1850/1930*. Editora da Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, 1988.

GOVERNO de Juiz de Fora. *Dicionário escolar*. Juiz de Fora: Acervo Cultural, 2000.

GUERRA, Antônio Teixeira. *Dicionário Geológico Geomorfológico*. Rio de Janeiro: IBGE, 1978.

GUTIERREZ, Ramón. *Arquitectura y Urbanismo en Iberoamerica*. Madrid: Ediciones Cátedra, 1983.

HOBBSAWM, Eric. *A Era das Revoluções*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1970.

HOWYAN, Gregory. *Saneamento e expansão da cidade de Juiz de Fora: águas e esgotos; retificação de rios, drenagem*. Tradução de Walquíria Corrêa de Araújo C. Valle, Juiz de Fora, MG: FUNALFA Edições, 2004.

LEFEBVRE, Henri. *Espacio y política: EL derecho a la ciudad*, II. Barcelona: Ediciones Península, 1972.

LEPETIT, Bernard. *Por uma nova história urbana*. Editora da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.

LESSA, Jair. *Juiz de Fora e seus pioneiros: do Caminho Novo à Proclamação*. Juiz de Fora: UFJF/FUNALFA, 1985.

LIMA, Heitor Ferreira. *História político-econômica e industrial do Brasil*. Companhia Editorial Nacional, São Paulo, 1976.

LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. *Ferrovia, Sociedade e Cultura 1850-1930*. Belo Horizonte: Editora Argvmentvm, 2009.

MASCARENHAS, Nelson Lage *Bernardo Mascarenhas: o surto industrial de Minas Gerais*. Gráfica Editora Aurora, Rio de Janeiro, 1959.

MUMFORD, Lewis. *A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas*. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

OLIVEIRA, A. O advento da energia elétrica em Juiz de Fora. *In: História Econômica de Juiz de Fora*, Senado Federal Centro Gráfico, Juiz de Fora, 1987.

OLIVEIRA, Paulino de. *História de Juiz de Fora*. 2ª ed., Gráfica Comércio e Indústria, Juiz de Fora, 1966.

OLIVEIRA, Batista de. *Notas Urbanísticas*. Juiz de Fora: Edição do autor, 1939.

PASSAGLIA, Luiz Alberto do Prado. *Preservação do Patrimônio Histórico de Juiz de Fora*. Esdeva Empresa Gráfica, Juiz de Fora, 1979.

REIS FILHO, Nestor Goulart. *Evolução urbana do Brasil*. Editora da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1968.

STEHLLING, Luiz José. *Juiz de Fora: a Companhia União e Indústria e os alemães*. Fundação Cultural Alfredo Ferreira Lage, Juiz de Fora, 1979.

SUZIGAN, Wilson. *Indústria Brasileira. origem e desenvolvimento*. São Paulo: Brasiliense, 1987.

TESES

LANNA, Ana Lucia Duarte. Ferrovias no Brasil: o território e outros temas. In: *Ferrovias, Cidades, Trabalhadores 1870-1920*. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2002.

PIRES, Anderson José. *Café, finanças e bancos: uma análise do sistema financeiro da zona da Mata de Minas Gerais 1889/1930*, Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2004.

DISSERTAÇÕES

ALMICO, Rita de Cássia da Silva. *Fortunas em movimento: um estudo sobre as transformações na riqueza pessoal em Juiz de Fora (1870-1914)*. Dissertação, Campinas: UNICAMP, 2001.

ANDRADE, Silvia Maria Belfort Vilela de. *Classe operária em Juiz de Fora: uma história de lutas (1912-1924)*. Dissertação, (Mestrado em História), Campinas: UNICAMP, 1984.

BARBOSA, Yuri Amaral. *O processo urbano de Juiz de Fora – MG: aspectos econômicos e espaciais do Caminho Novo ao ocaso industrial*. Dissertação, (Mestrado em Geografia), Instituto de Ciências Humanas, Universidade Federal de Juiz de Fora, 2013.

CHRISTO, Maraliz de Castro Vieira. *A “Europa dos pobres”: o intelectual e o projeto educacional dominante em Juiz de Fora na belle-époque mineira*. Dissertação (Mestrado em História), Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, 1987.

CORRÊA, Mariana da Silva. *Construindo a cidade: a participação dos imigrantes italianos na formação do espaço urbano de Juiz de Fora (1895-1939)*. Dissertação

(Mestrado em História), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2016.

DUWE, Marc. *Caminho dos trilhos: Estudo sobre a urbanização através do desenvolvimento da tecnologia do metrô*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade São Judas Tadeu, São Paulo, 2013.

FERRARI, Camila. *Projetos de habitação popular como projetos de cidade moderna: os conjuntos habitacionais dos IAP na grande São Paulo de 1930 a 1964*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2013.

GERALDO, Watuse Mirian de Jesus. *A reestruturação urbana pós-fordista de Juiz de Fora*. Dissertação (Mestrado em Geografia) Instituto de Geociências, Universidade Federal Fluminense, 2014.

HORTA, Célio Augusto da Cunha. *Belo Horizonte: a construção de um saber geográfico*. Dissertação (Mestrado em Geografia – Desenvolvimento Regional e Urbano) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1994.

LEITE, Aline Gouvêa. *História, sociedade, planejamento urbano e suas configurações e vivências na espacialidade pública de Juiz de Fora*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Escola de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2008.

MIRANDA, Sônia Regina. *Cidade, capital e poder: políticas públicas e questão urbana na velha Manchester Mineira*. Dissertação (Mestrado em História Social) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Centro de Estudos Gerais, Universidade Federal Fluminense. Niterói, 1990.

MOREIRA, Danielle Couto. *Arquitetura ferroviária e industrial: o caso das cidades de São João del-Rei e Juiz de Fora (1875-1930)*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2007.

PIRES, Anderson José. *Capital agrário, investimento e crise na cafeicultura de Juiz de Fora – 1870/1930*. Dissertação (Mestrado em História) Instituto de Ciência Humanas e Filosofia, Centro de Estudos Gerais, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1993.

OLIVEIRA, Mônica Ribeiro. *Imigração e Industrialização: os alemães e os italianos em Juiz de Fora (1854-1920)*. Dissertação (Mestrado em História) Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1991.

SOUZA, Milena Andreola. *Paisagem e ferrovia: o caso da praça da estação de Juiz de Fora – MG*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2005.

SILVA, Máira Carvalho Carneiro. *Lugar de trabalhador é na área de serviço: moradia popular em Juiz de Fora (1892-1930)*. Dissertação (Mestrado em História) Instituto de Ciências Humanas, Universidade Federal de Juiz de Fora, 2008.

SILVA, Ricardo Antônio Santos. *Geografia e habitação social: a política habitacional e os expedientes de (re)produção da cidade capitalista em Juiz de Fora – MG*. Dissertação (Mestrado em Geografia), Instituto de Ciências Humanas, Universidade Federal de Juiz de Fora, 2014.

ARTIGOS

ABDALLA, José Gustavo Francis. Juiz de Fora: evolução urbana de uma cidade industrial desde o século XIX. In: *VI Seminário da História da Cidade e do Urbanismo*, v. 1, Natal: UFRN, 2000.

ALBERTO, Klaus Chaves; INHAN, G. S. *A trajetória do engenheiro Lourenço Baeta Neves em Juiz de Fora*. Urbana - Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos da Cidade, v. 5, p. 47-63, 2013.

ARAÚJO, James Amorim. *Sobre a cidade e o urbano em Henri Lefebvre*. GEOUSP: Espaço e Tempo (Online), n.31, 2012. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/74258> Acesso em: dezembro, 2018.

BASTOS, Suzana Quinet de Andrade. Juiz de Fora: Análise do Desenvolvimento Industrial e dos Desafios colocados pela implantação da Mercedes-Benz. In: *X Seminário sobre a Economia Mineira*, Diamantina, 2002.

BARBOSA, Yuri Amaral. Políticas públicas e processo urbano: a constituição espacial de Juiz de Fora no final do Século XIX. In: *XI Encontro Nacional da ANPEGE*, Presidente Prudente, 2015.

BLASENHEIM, Peter. Louis. As ferrovias de Minas Gerais no século dezenove. In: *Lócus: Revista de História*, Juiz de Fora, vol.2, nº2, 2000.

BONDUKI, Nabil. *Origens da Habitação Social No Brasil (1930-1964)*. Analise Social, Lisboa, v. 29, n.127, p. 711-732, 1994.

BORGES, Barsanufio Gomides. Ferrovia e Modernidade. *Revista UFG: dossiê ferrovias*. Ano XII, n. 11, p. 27-36, dez. 2011.

GIAROLA, Isabela Belmira Santos.; ALMEIDA NETO, José Oliveira de; PAULA, Rafaela Teixeira. As enchentes e a urbanização do rio Paraibuna - MG. In: *1º Workshop ARTE & Ciência: Reflexão Integrada na Paisagem, 2017, Rio de Janeiro*. Anais 1º Workshop ARTE & Ciência: Reflexão Integrada na Paisagem, p.1-11, 2017.

GONÇALVES, Tânia Regina Peixoto da Silva.; CALVANO, Flávia. *Um olhar geográfico sobre a indústria têxtil em território juiz-forano (1908-1920)*. Revista CES, v.20, p.205-219, Juiz de Fora, 2006.

HABERMAS, Jurgen. *Para la reconstrucción del materialismo histórico*. Cuadernos Políticos, Editorial Era, n.28, p. 4-34, México - D.F., 1981.

LINS, Antônio José Pedral Sampaio. A ferrovia e três utopias urbanas, ou como os pioneiros viam o trem: Uma análise comparativa entre "Cidade Jardins", "Cidade Linear" e "Cidade Industrial". In: *5º Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*. Campinas: PUC, 1998.

MACHADO, Pedro José Oliveira; CUNHA, Sandra Batista da. Juiz de Fora: inundações, saneamento e ordenamento territorial. In: *Revista Geografica de America Central* (online), v. 2, p. 1-15, 2011. Disponível em: <http://www.revistas.una.ac.cr/index.php/geografica/article/view/2455/2351>
Acesso em: maio, 2018.

SAMPAIO, Julio Cesar Ribeiro. *Desafios da proteção do patrimônio cultural industrial de Juiz de Fora*. Revista CPC, São Paulo, n.14, p.70-86, 2012.

VALE, Vanda Arantes. *A arquitetura latino-americana da Industrialização: Juiz de Fora (1880-1930)*. LOCUS: Revista de História, Juiz de Fora, p. 81-89, v.1 n.1, 1995.

VAZ, Alisson Mascarenhas. A indústria Têxtil em Minas Gerais. In: *Revista de História*, Universidade de São Paulo, n.111, 102-118, 1977.

OUTROS

FUNDO DA CÂMARA MUNICIPAL NO PERÍODO IMPERIAL. Fiscais e agentes fiscais: Série 92: relatórios fiscais apresentados a Câmara de Juiz de Fora referente a diversos serviços executados, 1854/1888. Juiz de Fora, 1888.

Leis Mineiras. *Arquivo Público Mineiro*. Acesso em junho, 2018. Disponível em: http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/leis_mineiras/brtacervo.php?cid=153&op=1

PREFEITURA DE JUIZ DE FORA. *Processo 05815, Tombamento do imóvel a praça dr. João Penido, s/nº - Prédio da Estação*, vol. 01, 1997.

PREFEITURA DE JUIZ DE FORA, *Decreto Nº 4223, 10 de novembro de 1989*. Acesso em junho, 2018. Disponível em: https://jflgis.pjf.mg.gov.br/c_norma.php?chave=0000013141

As inundações. In.: *Kósmos, - Revista Artística, Científica e Liiteraria*, Rio de Janeiro, nº3, 1906, p:43. Acesso em junho, 2018. Disponível em: <http://bndigital.bn.br/acervo-digital/kosmos/146420> Acesso em: maio, 2018.