

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE JUIZ DE FORA  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA  
MESTRADO EM GEOGRAFIA**

**WILTON DIAS CORDOVIL**

**DO CAMINHO NOVO A MANCHESTER MINEIRA: AS DINÂMICAS SÓCIO-  
ESPACIAIS DA GÊNESE E EVOLUÇÃO DO MUNICÍPIO DE JUIZ DE FORA NO  
CONTEXTO REGIONAL DA ZONA DA MATA MINEIRA**

**JUIZ DE FORA**

**2013**

**WILTON DIAS CORDOVIL**

**DO CAMINHO NOVO A MANCHESTER MINEIRA: AS DINÂMICAS SÓCIO-  
ESPACIAIS DA GÊNESE E EVOLUÇÃO DO MUNICÍPIO DE JUIZ DE FORA NO  
CONTEXTO REGIONAL DA ZONA DA MATA MINEIRA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal de Juiz de Fora, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Área de Concentração: Espaço e Ambiente.

Linha de Pesquisa: Dinâmicas Sócio-espaciais.

**Orientador: Prof. Dr. Francisco de Assis Penteadó Mazetto**

**JUIZ DE FORA**

**2013**

**WILTON DIAS CORDOVIL**

**DO CAMINHO NOVO A MANCHESTER MINEIRA: AS DINÂMICAS SÓCIO-  
ESPACIAIS DA GÊNESE E EVOLUÇÃO DO MUNICÍPIO DE JUIZ DE FORA NO  
CONTEXTO REGIONAL DA ZONA DA MATA MINEIRA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal de Juiz de Fora – MG, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Geografia.

**BANCA EXAMINADORA**

---

**Orientador: Prof. Dr. Francisco de Assis Penteado Mazetto  
Universidade Federal de Juiz de Fora**

---

**Prof. Dr. Marcelo Werner da Silva  
Universidade Federal Fluminense**

---

**Prof. Dr. Júlio César Gabrich Ambrósio  
Universidade Federal de Juiz de Fora**

**Juiz de Fora, 22 de outubro de 2013.**

Dedico a minha família, meus pais Wilton Cordovil (*in memoriam*) e Maria Cecília Dias Cordovil, que sempre lutaram e acreditaram num futuro melhor.

A minha companheira de vida, Zuleica Bello, pelo amor e companheirismo nessa longa caminhada.

## AGRADECIMENTOS

Há cerca de quatro anos surgiram as primeiras ideias que nortearam a elaboração do presente trabalho de pesquisa que agora se materializa em dissertação de mestrado. Com a proximidade do fim dessa caminhada, me dei conta de inúmeras pessoas que direta ou indiretamente contribuíram para a elaboração da pesquisa. Peço desculpas se, por lapso de memória, me esqueço de alguém nesse momento. Reitero meus mais profundos agradecimentos àqueles que estiveram próximos nos últimos tempos e comigo suportaram as adversidades dessa caminhada. Fico feliz em dizer que só consegui aqui chegar graças ao fato de estar cercado por pessoas muito importantes.

Sou grato a minha família, a meu pai Wilton Cordovil (*in memoriam*), carinhosamente, “o Noli”, e a minha querida mãe Maria Cecília Dias Cordovil, “a Lindinha”. Pais que sempre acreditaram num futuro melhor para seus filhos através da educação, que me deram a vida e nunca deixaram de incentivar-me. Sem dúvida fui presenteado com fiéis protetores, meus pais maravilhosos.

A minha companheira de vida, Zuleica Bello, que com sua imensa sabedoria, dedicação, carinho e muita paciência, ajudou-me a superar todas as adversidades. Agradeço por estar sempre ao meu lado.

Agradeço especialmente ao Professor Dr. Francisco de Assis Penteado Mazetto, orientador do trabalho, amigo, companheiro, grande incentivador que sempre acreditou na proposta. Agradeço a contribuição intelectual, as críticas e sugestões, as inserções motivadoras que sem dúvida contribuíram não apenas para o andar da pesquisa, mas para o amadurecimento tanto pessoal como de pesquisador. Agradeço pelo convívio e pela amizade.

Agradeço aos professores do Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal de Juiz de Fora, que durante as disciplinas, contribuíram com subsídios e argumentos teórico-metodológicos, indicações bibliográficas e sugestões que somaram e enriqueceram o desenvolvimento tanto da pesquisa quanto da dissertação.

Manifesto também minha gratidão e apreço as contribuições, críticas e sugestões, tanto na construção do trabalho quanto a época do exame de qualificação, aos professores do Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal de Juiz de Fora componentes da banca examinadora, Prof. Dr. Júlio César Gabrich Ambrósio e Profa. Dra. Maria Lúcia Pires Menezes. A estes, muito obrigado!

Agradeço também a Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), pelo apoio financeiro ao desenvolvimento da pesquisa.

Manifesto minha gratidão aos amigos e companheiros discentes do Programa de Pós-graduação, integrantes da primeira turma de Mestrado em Geografia da Universidade Federal de Juiz de Fora. Na oportunidade, renovo meu apreço e respeito a todos, certo de que os momentos de convívio propiciaram trocas que vão muito além das discussões teóricas, políticas e ideológicas.

Enfim, reitero meu agradecimento a todos aqueles que direta ou indiretamente contribuíram com o trabalho.

A todos, muito obrigado!

*“O trabalho e a investigação do geógrafo não podem deixar de ter em conta as transformações históricas do território que se examina, com duplo objectivo de reconstruir as condições do ambiente no passado e, sobretudo, de se reportar às formas de vida, as condições de civilização, às técnicas de trabalho e os tipos de consumo do passado; e tudo isto não só para melhor compreender as condições de então mas também as condições do presente.”*

Gaetano Ferro (1986, p.67)

## RESUMO

O presente trabalho de pesquisa materializa a preocupação em compreender as características históricas e geográficas dos processos relacionados à incorporação produtiva e a evolução e expansão do espaço urbano do município de Juiz de Fora – MG. Ao nos lançarmos na busca pelo entendimento das formas de produção do espaço, procuramos avaliar a conformação das relações sociais, políticas e econômicas, reflexos dos diferentes ciclos produtivos que marcaram a evolução histórica da cidade. Localizada na porção sul da Zona da Mata Mineira, a cidade surge às margens do caminho que ligava as regiões mineradoras do interior da Província das Minas Gerais à capital da colônia Rio de Janeiro, assumindo desde os primórdios de sua ocupação, um ritmo de crescimento e identidade própria. Incorporada ao modelo agrário-exportador do café, a cidade nasce, cresce e se desenvolve capitalista, experimentando ainda no século XIX, rápido crescimento industrial acompanhado de intenso desenvolvimento de diversos equipamentos urbanos e do setor terciário. Buscamos assim, analisar a formação sócio-espacial da cidade sobre o viés do desenvolvimento do modo de produção capitalista. Para tanto, pautamo-nos no resgate da história econômica e social regional propondo a análise das paisagens pretéritas a fim de fornecer subsídios que contribuam para o entendimento das diferentes formas de produção e apropriação do espaço. Nosso trabalho constitui-se então, em esforço de síntese e reflexão analítica a respeito da teoria da produção do espaço urbano e de sua formação sócio-espacial sobre a perspectiva do modo de produção capitalista, aplicado à análise da geografia histórica local.

Palavras-Chave: Espaço Urbano, Formação Sócio-espacial, Geografia Histórica.

## ABSTRACT

The present research work materializes the concern to understand the historical and geographical characteristics processes related to the incorporation of production and development of urban space in the city of Juiz de Fora – MG. We evaluate the conformation of social relations, political and economic, reflexes of different production cycles that marked the historical evolution of the city. Located in the southern portion of Zona da Mata Mineira, the city appears on the margins of the road that connected the mining regions of the interior of the Province of Minas Gerais to the colony's capital city Rio de Janeiro, assuming from the early days of its occupation, the rate of growth and own identity. Incorporated into the model agricultural exporting coffee, the city is born, grows and develops capitalist, experimenting in the nineteenth century, fast industrial growth accompanied by intensive development of various urban infrastructure and the tertiary sector. We seek therefore to analyze the formation and socio-spatial city on the bias of the development of capitalist mode of production. We base to rescue both the economic and social history proposing the analysis of regional landscapes preterit to provide subsidies that contribute to the understanding of different forms of production and appropriation of space. Our job is to then work on synthesis and analytical reflection on the theory of the production of urban space and its formation of socio-spatial perspective on the capitalist mode of production, applied to the analysis of historical geography place.

Keywords: Urban Space, Socio-Spatial Formation, Historical Geography.

## LISTA DE QUADROS

<b>QUADRO 01:</b> Média quinquenal da produção de café de Minas Gerais (1850 / 1924) -----	<b>85</b>
<b>QUADRO 02:</b> Participação da produção cafeeira da Zona da Mata na produção do Estado de Minas Gerais. (1847 a 1926) -----	<b>86</b>
<b>QUADRO 03:</b> População da Vila de Santo Antônio do Paraibuna – 1854 -----	<b>95</b>
<b>QUADRO 04:</b> População do município de Juiz de Fora – 1872 -----	<b>96</b>
<b>QUADRO 05:</b> Juiz de Fora: Evolução da População Urbana: 1855/1920 -----	<b>98</b>
<b>QUADRO 06:</b> Juiz de Fora: Evolução da População Absoluta – 1831/1920 -----	<b>99</b>
<b>QUADRO 07:</b> População de Municípios da Zona da Mata Mineira: Censo de 1872 e 1920 --- -----	<b>100</b>
<b>QUADRO 08:</b> Movimento de Passageiros Transportados Pela Companhia União e Indústria (1858–1869) -----	<b>112</b>
<b>QUADRO 09:</b> Relação dos estabelecimentos industriais de Juiz de Fora (1870 /1877) ----	<b>138</b>
<b>QUADRO 10:</b> Número de estabelecimentos comerciais e de serviços: Juiz de Fora (1870/1877) -----	<b>139</b>
<b>QUADRO 11:</b> Entrada de Imigrantes em MG/ por nacionalidade (1894 – 1901) - Hospedaria Horta Barbosa -----	<b>157</b>
<b>QUADRO 12:</b> Principais Empresas com Ações no Patrimônio de Fazendeiros de Juiz de Fora (1870/1929) -----	<b>182</b>
<b>QUADRO 13:</b> Percentual da Produção de Café de Minas no Contexto Produtivo Nacional---- -----	<b>185</b>
<b>QUADRO 14:</b> Percentual da Produção Cafeeira na Arrecadação de Impostos do Estado de MG -----	<b>185</b>
<b>QUADRO 15:</b> Número Médio de Pés de Café por Unidade – Juiz de Fora (1880/1929) ----- -----	<b>192</b>
<b>QUADRO 16:</b> Participação da Indústria de Juiz de Fora em Relação ao Estado e a Zona da Mata de Minas Gerais (1905) -----	<b>199</b>
<b>QUADRO 17:</b> Municípios mais industrializados de Minas Gerais – 1905/ 1920 -----	<b>202</b>
<b>QUADRO 18:</b> Número de falências de estabelecimentos industriais em Juiz de Fora-- 1920/1930 -----	<b>204</b>
<b>QUADRO 19:</b> Número de falências de estabelecimentos industriais em Juiz de Fora - 1931/1940 -----	<b>206</b>

## LISTA DE FIGURAS

<b>FIGURA 01:</b> Mapa de Localização-Mesorregiões do Estado de Minas Gerais -----	<b>31</b>
<b>FIGURA 02:</b> Microrregião de Juiz de Fora -----	<b>32</b>
<b>FIGURA 03:</b> Cartograma Ilustrativo: Localização do município de Juiz de Fora/MG -----	<b>33</b>
<b>FIGURA 04:</b> Proposta de Periodização (Período Denso) -----	<b>41</b>
<b>FIGURA 05:</b> Eixo das Sucessões e das Coexistências -----	<b>44</b>
<b>FIGURA 06:</b> Caminhos da Estrada Real -----	<b>65</b>
<b>FIGURA 07:</b> Obras com roteiros de viagem as Minas -----	<b>67</b>
<b>FIGURA 08:</b> Fazenda Tapera -----	<b>70</b>
<b>FIGURA 09:</b> Sede da Fazenda Velha -----	<b>73</b>
<b>FIGURA 10:</b> Traçado da Estrada Nova do Paraibuna -----	<b>77</b>
<b>FIGURA 11:</b> Quadro de RUGENDAS – O Desmatamento -----	<b>83</b>
<b>FIGURA 12:</b> Planta da Estrada Nova do Paraibuna (1844) -----	<b>93</b>
<b>FIGURA 13:</b> Desenho do Traçado de Juiz de Fora Elaborado por Halfeld – 1855 -----	<b>103</b>
<b>FIGURA 14:</b> Planta de Juiz de Fora – 1860 -----	<b>105</b>
<b>FIGURA 15:</b> Panorama da Rua Halfeld na década de 1860 -----	<b>108</b>
<b>FIGURA 16:</b> Localização das Principais Ruas e Avenidas do Município – 1884 -----	<b>109</b>
<b>FIGURA 17:</b> Estação de Juiz de Fora – (Atual Bairro Mariano Procópio) -----	<b>114</b>
<b>FIGURA 18:</b> Estrada União Indústria e a Vila de Santo Antônio do Paraibuna -----	<b>116</b>
<b>FIGURA 19:</b> Parte da Planta de Juiz de Fora e Arrabalde – 1884 -----	<b>118</b>
<b>FIGURA 20:</b> Situação Geográfica da Colônia de Dom Pedro II -----	<b>121</b>
<b>FIGURA 21:</b> Colônia Alemã de Dom Pedro II – Vilagem -----	<b>122</b>
<b>FIGURA 22:</b> Mapa das Estradas de Ferro Leopoldina e Dom Pedro II -----	<b>128</b>
<b>FIGURA 23:</b> Estação Ferroviária de Juiz de Fora -----	<b>131</b>
<b>FIGURA 24:</b> Mapa da Área Urbana do Município de Juiz de Fora – 1884 -----	<b>133</b>
<b>FIGURA 25:</b> Usina Hidrelétrica de Marmelo -----	<b>146</b>
<b>FIGURA 26:</b> Parte da Planta da Cidade de Juiz de Fora (1884)-----	<b>152</b>
<b>FIGURA 27:</b> Vista Parcial de Juiz de Fora em 1915 -----	<b>178</b>
<b>FIGURA 28:</b> Paisagem Urbana – Avenida Rio Branco em 1920 -----	<b>180</b>

**LISTA DE GRÁFICOS**

<b>GRÁFICO 01:</b> Gráfico da Evolução da Produção de Café: São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro - (1876/1930) -----	<b>187</b>
<b>GRÁFICO 02:</b> Evolução da Produção de Café de Minas Gerais: Médias Quinquenais (1850 – 1924) -----	<b>190</b>
<b>GRÁFICO 03:</b> Evolução dos Cafezais em Juiz de Fora e Distritos – (1896 – 1930) -----	<b>191</b>
<b>GRÁFICO 04:</b> Evolução Proporcional da Área de Mata, Pasto e Cafezal - (1880 – 1929) -----	<b>193</b>

**LISTA DE ANEXOS**

<b>ANEXO I - DESCRIÇÃO DOS CAMINHOS E ITINERÁRIOS GEOGRÁFICOS</b>	<b>----- 238</b>
<b>ANEXO II – RUAS E LOGRADOUROS</b>	<b>----- 241</b>
<b>ANEXO III - PLANTA DA CIDADE DO PARAIBUNA DE 1860</b>	<b>----- 242</b>
<b>ANEXO IV – ESBOÇO DE JUIZ DE FORA – ÁREAS INUNDADAS EM 1906</b>	<b>-----243</b>
<b>ANEXO V – MAPA DE LOCALIZAÇÃO DOS BAIRROS DE JUIZ DE FORA</b>	<b>----- 244</b>

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>15</b>
<b>I – CONSIDERAÇÕES TEÓRICO-METODOLÓGICAS</b> .....	<b>23</b>
<b>1.1 - A Trajetória da Pesquisa, a Escala e os Objetivos</b> .....	<b>23</b>
<b>1.2 - Referencial Teórico e Metodologia</b> .....	<b>34</b>
<b>1.3 - A Geografia e a História: Um Percorso Teórico de Abordagem</b> .....	<b>46</b>
<b>II – TERRITÓRIO, REGIÃO E A OCUPAÇÃO DA ZONA DA MATA MINEIRA</b> .....	<b>60</b>
.....	
<b>2.1 - Os “Sertões Proibidos”: A Origem da Ocupação da Região</b> .....	<b>60</b>
<b>2.1.1 – A Propriedade das Terras e a Doação de Sesmarias</b> .....	<b>68</b>
<b>2.1.2 – A Estrada Nova do Paraibuna: Rumo à Margem Direita do Rio</b> .....	<b>75</b>
<b>2.2 – A Incorporação Produtiva da Zona da Mata Mineira</b> .....	<b>79</b>
<b>III – DA VILA DE SANTO ANTÔNIO DO PARAYBUNA A CIDADE DE JUIZ DE FORA: a gênese e o desenvolvimento de uma cidade em construção</b> .....	<b>90</b>
<b>3.1 - O Crescimento e Expansão da Malha Urbana</b> .....	<b>100</b>
<b>3.2 - Para Além do Morro da Gratidão: Mariano Procópio e a Companhia União e Indústria</b> .....	<b>110</b>
<b>3.2.1 - A Companhia União e Indústria e a Colônia Alemã de Dom Pedro II</b> .....	<b>118</b>
<b>3.3 – Ramais Ferroviários: Juiz de Fora e a Zona da Mata</b> .....	<b>124</b>
<b>3.4 – A Industrialização, o Setor Financeiro e o Desenvolvimento Urbano</b> .....	<b>134</b>
<b>3.4.1 – A Cia. Têxtil Bernardo Mascarenhas e a Cia. Mineira de Eletricidade</b> .....	<b>144</b>
<b>3.5 – Considerações Sobre os Grupos Étnicos no Espaço Urbano do Município de Juiz de Fora</b> .....	<b>153</b>
<b>3.5.1 - A Imigração Italiana</b> .....	<b>153</b>
<b>3.5.2 - Os Negros em Juiz de Fora</b> .....	<b>159</b>
<b>3.5.3 - Os Sírios e Libaneses</b> .....	<b>164</b>
<b>3.6 – A Reforma Urbana e as Políticas de Saúde e Saneamento</b> .....	<b>166</b>

<b>IV - POLÍTICA, ECONOMIA E SOCIEDADE: O MUNICÍPIO DE JUIZ DE FORA NAS PRIMEIRAS DÉCADAS DO SÉCULO XX -----</b>	<b>181</b>
<b>4.1 - O Comportamento do Setor Agroexportador e da Indústria nas Primeiras Décadas do Século XX -----</b>	<b>181</b>
<b>4.2 – A “Reinvenção” da Mineração e a “Redescoberta” das Minas -----</b>	<b>207</b>
<b>4.3 – As <i>Novas Geografias</i> do Espaço Urbano no Início do Século XX -----</b>	<b>215</b>
<b>V – CONSIDERAÇÕES FINAIS -----</b>	<b>225</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS-----</b>	<b>229</b>
<b>ANEXOS-----</b>	<b>238</b>

## INTRODUÇÃO

A presente dissertação constitui-se na materialização do esforço de pesquisa que busca compreender a evolução do espaço urbano do município de Juiz de Fora – MG. Nessa perspectiva de trabalho, buscamos apresentar um exercício de síntese analítica, teórica e empírica, a cerca da produção das relações sócio-espaciais presentes na evolução do espaço urbano, sob um viés de análise fundamentado no resgate da geografia histórica regional.

Ao buscarmos então refletir sobre o espaço urbano, propusemos o resgate das paisagens pretéritas e das formas de incorporação dos espaços, analisando sua evolução econômica, social, política e produtiva. A percepção do movimento dinâmico, contínuo e progressivo de incorporação e evolução dos espaços, demandou o necessário entendimento teórico das relações estabelecidas entre a Geografia e a História, e de seus objetos de pesquisa, o espaço e o tempo, indispensáveis a reconstrução dos espaços de outrora.

Ora, ao definirmos que nosso objeto de pesquisa se constitui no espaço, entretanto, um espaço de outrora, entendemos que este se situa em um tempo passado, ou seja, se constitui em um espaço produzido em uma determinada época que não mais reside no presente. Dessa forma, referimo-nos a um espaço pretérito, compreendido em um período histórico definido, analisado e entendido sempre como reflexo de um processo contínuo engendrado a partir do conjunto das relações ou dinâmicas sócio-espaciais. A análise desse conjunto de relações proporciona o entendimento das estruturas presentes em uma paisagem pretérita, capaz assim de nos fornecer a imagem de um espaço em um determinado período da história.

Nossa abordagem buscou a partir de pesquisas bibliográficas, fontes que pudessem contribuir com uma discussão espacial e com a produção de uma leitura geográfica de um espaço pretérito. Ressaltamos desde já, o caráter interdisciplinar<sup>1</sup> adotado no trabalho, procurando a compreensão da realidade e do objeto de investigação articulado a fontes de diversas áreas de conhecimento. Sem dúvida, a preocupação com o espaço urbano e regional não se constitui em exclusividade dos estudos geográficos. A História, Sociologia, Arquitetura, Ciências Sociais, entre outras, tem se esforçado continuamente em discutir temas ligados ao entendimento da cidade, do urbano, do regional, e das relações entre o tempo e o espaço.

---

<sup>1</sup>Interdisciplinaridade pode ser entendida como um movimento que busca romper com a disciplinaridade tradicional. Constitui-se num esforço em superar a fragmentação do conhecimento, buscando nas diversas áreas das ciências sociais, subsídios que alimentem a pesquisa, deslocando o caráter unidimensional de abordagem. Dessa forma, a interdisciplinaridade consiste na busca em superar a fragmentação do conhecimento produzido.

Atualmente cada vez mais os geógrafos vêm se preocupando em investigar a histórica das cidades. A busca pelo entendimento da evolução do espaço suscita a reconstrução de paisagens pretéritas que colaboram no entendimento das estruturas contemporâneas. Em tempo, a história do espaço ressurgue não apenas como a descrição cronológica de fatos e eventos, mas como padrão de análise de estruturas que se sobrepõe no tempo e no espaço, deixando suas marcas, produzindo e reproduzindo interesses econômicos e políticos. Esse entendimento nos levou a buscar a análise de nosso objeto de pesquisa a partir da interpretação de um tempo-espaço pretérito, das formas de sua incorporação social e produtiva. Dessa forma, essa cidade e região histórica, quando lembradas de forma crítica, oferece-nos a chave para o entendimento de relações que as constroem e reconstroem ao longo do tempo.

Cabe ressaltar que a geografia histórica retrospectiva ou geografia do passado, como parte da Geografia Humana, fundamenta e instrui nossa perspectiva de estudo, fornecendo os subsídios teórico-metodológicos para a atividade de pesquisa. A busca pelo entendimento das relações sócio-espaciais presente na construção do espaço constituiu-se como um exercício de análise e interpretação que não deve ser visto apenas como a caracterização e descrição de um tempo-espaço pretérito. Na verdade, a regressão ao passado, tem como finalidade compreender as formas de constituição de um espaço de outrora, além de fornecer subsídios que possam contribuir para as possíveis interpretações das atuais estruturas urbanas e regionais.

Relembramos aqui, a citação utilizada na epígrafe do trabalho, pois acreditamos que esta, sintetiza de forma clara o objetivo geral norteador da investigação científica.

O trabalho e a investigação do geógrafo não pode deixar de ter em conta as transformações históricas do território que se examina, com duplo objetivo de reconstruir as condições do ambiente no passado e, sobretudo, de se reportar às formas de vida, as condições de civilização, às técnicas de trabalho e os tipos de consumo do passado; e tudo isto não só para melhor compreender as condições de então mas também as condições do presente. (FERRO, 1986, p.67)<sup>2</sup>.

Nesse entendimento, Silva (2012, p.03)<sup>3</sup> afirma que a geografia histórica “estuda o presente que existiu em algum momento do que hoje é passado”, ou seja, nossa busca em

---

<sup>2</sup> FERRO, Gaetano. *Sociedade Humana e Ambiente no Tempo: Temas e Problemas de Geografia Histórica*. Edição da Fundação Calouste Gulbenkian. Tradução Carminda Cavaco: Lisboa, Portugal.1986.

<sup>3</sup> SILVA, Marcelo Werner da Silva. *A Geografia e o Estudo do Passado: Conceitos, Periodizações e Articulações Espaço-Temporais*. Revista Terra Brasilis (Nova Série): N.01, Ano 2012. P.01-14.

estudar o espaço do passado, depreende o entendimento deste como o presente daquele momento, construído e reconstruído sob a perspectiva do modo de produção e da aplicação de técnicas específicas que definem o objeto como reflexo das mudanças ocorridas naquele presente histórico, ou se podemos assim entender, como um “presente de então”, (ABREU, 2000, p.18)<sup>4</sup>, contextualizado dentro das condições sócio-espaciais de sua época.

Na busca pela análise desse espaço pretérito, definido dentro de uma construção teórica, tornou-se necessário estabelecermos o hiato ou intervalo temporal de abordagem, ou seja, a periodização ou recorte temporal da pesquisa, estabelecendo o interstício sob o qual procuramos nos debruçar.

Propusemos o início do período de estudo no século XVIII, por volta de 1701, com a abertura do Caminho Novo<sup>5</sup>, estendendo nossa abordagem até as primeiras décadas do século XX, por volta de 1930. A princípio pode parecer extremamente extenso o período proposto à análise, porém cabe ressaltar que o primeiro marco, de 1701, constitui-se na inserção dos fluxos demográficos pela região e que o município apenas se constitui político e administrativamente por volta de 1850, ou seja, cerca de 150 anos depois. Ao mesmo tempo, as formas específicas de ocupação e incorporação da região da Zona da Mata Mineira, anteriores a consolidação administrativa do município, não poderiam deixar de ser analisadas, por constituírem-se na gênese do processo de formação sócio-espacial da região.

Entretanto, importou-nos chamar atenção para o período compreendido entre 1850 e 1930. Esse fato pode ser justificado no rápido crescimento urbano observado nesse período, além do desenvolvimento de atividades produtivas e comerciais, do adensamento populacional e do fluxo de capitais, reafirmando esse recorte como testemunha de um conjunto de mudanças expressivas ocorridas no âmbito das esferas econômica, social e política.

Ao definirmos o recorte temporal de 1850 a 1930 como o mais importante em nossa análise, por concentrar e reunir grande parte das transformações sócio-espaciais,

---

<sup>4</sup> ABREU, Maurício de Almeida. *Construindo uma Geografia do Passado: Rio de Janeiro, Cidade Portuária, Século XVII*. GEOUSP, Universidade de São Paulo: Espaço e Tempo, N.07, Ano 2000. P.18.

<sup>5</sup> Caminho Novo: rota de comunicação criada entre a região mineradora aurífera no interior da Província das Minas Gerais até a Capitania do Rio de Janeiro, então capital da Colônia, por onde o ouro podia ser escoado para a metrópole Portugal. O objetivo de sua construção residia na necessidade de se encurtar o tempo e a distância até os portos. O transporte do erário que era realizado no lombo de mulas percorria grandes extensões de terras inexploradas chamadas de Sertões. Essa condição adversa garantia a Coroa Portuguesa maior facilidade em fiscalizar o transporte das cargas evitando seu possível descaminho. Sobre o Caminho Novo ver: OLIVEIRA, Monica Ribeiro de. *Negócios de Família: mercado, terra e poder na formação da cafeicultura mineira, 1780 – 1870*. Bauru, SP: Edusc; Juiz de Fora: FUNALFA, 2005. Também analisado em LESSA, Jair. *Juiz de Fora e Seus Pioneiros: (Do caminho Novo a Proclamação)* – Juiz de Fora: Ed. UFJF e FUNALFA, 1985. (P.15-21).

identificamos a existência de um “período denso”<sup>6</sup> na história espacial regional, período este que consagra intensas mudanças na forma, função e estrutura espacial da cidade histórica, do espaço pretérito objeto de nossa pesquisa.

A década de 1930 como marco final de um período denso de análise do recorte espaço-temporal proposto, se configura como uma fase de ruptura, exemplificada no entendimento de um conjunto de mudanças estruturais que têm sua gênese em fatores endógenos e exógenos a região. Sem dúvida, as primeiras décadas do século XX são marcadas por um conjunto de alterações na ordem econômica, política e social, que influenciaram o desenvolvimento e organização das estruturas produzidas no espaço.

Vários fatores são apontados como responsáveis pelo processo de desaceleração do ritmo de crescimento da economia regional<sup>7</sup>. Dentre os quais, destacamos a redução da produção cafeeira e os impactos sofridos pelo setor agroexportador diante da crise de 1929; a Revolução de 1930, com ascensão de Getúlio Vargas ao poder e a definição de um novo projeto de desenvolvimento industrial que não mais incorporava a região; a incapacidade de concorrência e modernização da indústria regional frente aos grandes centros do Rio de Janeiro e São Paulo, a redução da influência política e econômica da região, reflexos do deslocamento do centro decisório para a nova capital do estado, Belo Horizonte, além do desenvolvimento da mineração industrial e da siderurgia, fatores que alteraram profundamente a dinâmica produtiva da região e do estado.

Juiz de Fora, município que integra a Zona da Mata Mineira, região localizada no sudeste do Estado de Minas Gerais, nasceu a partir da ocupação e formação de pequenas unidades produtivas que surgiram ao longo do Caminho Novo. Com o declínio da produção de ouro na região mineradora, fluxos migratórios deslocaram-se para a região atraídos pela disponibilidade de terras e pela implantação da lavoura cafeeira.

---

<sup>6</sup> Segundo Pedro Vasconcelos (2009, p.148), “períodos densos representam momentos de grande intensidade, de importantes transformações que extrapolam o cotidiano”, seriam os momentos ou períodos históricos que reúnem os eventos mais significativos que conduzem a mudanças na sociedade e no espaço. Ver: VASCONCELOS, Pedro de Almeida. *Questões Metodológicas na Geografia Urbana Histórica*. Geotextos, Universidade Federal da Bahia: vol. 05, N.02. 2009.

<sup>7</sup> Sobre as causas do processo de desaceleração do desenvolvimento econômico e industrial do município, ver os trabalhos de: BASTOS, Suzana Quinet de Andrade. *Juiz de Fora: Análise do Desenvolvimento Industrial e dos Desafios Colocados Pela Implantação da Mercedes Bens*. In: X seminário Sobre Economia Mineira. CEDEPLAR: UFMG, 2002, p.05. Também analisado por BARROS, Nicélio do Amaral. *Relações políticas e Desenvolvimento Regional: Uma Análise do Comportamento dos Setores Industriais de Juiz de Fora e Belo Horizonte entre 1925 e 1940*. Cadernos de História, UFOP; Vol. IV; N.02, Ano 02, 2007b. P. 211. Também em: NETTO, Marcos Mergarejo; DINIZ, Alexandre M.A. *A Estagnação Sócio-Econômica da Zona da Mata de Minas Gerais: Uma Abordagem Geohistórica*. In: Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina; Universidade de São Paulo, USP, 2005.

O modo como um território foi apropriado pela economia rural agroexportadora fundamentada na cultura do café, levaria a uma rápida transformação da paisagem da região, propiciando a concentração de capitais em esfera local ao mesmo tempo em que se evidenciava a formação de uma aristocracia que comandaria a esfera econômica, social e política da região. De forma geral e tendo em vista que a produção do espaço e sua integração política dependem da ideologia dominante e do momento histórico associado à disponibilidade de pessoas, capitais e tecnologia, nos conduziu refletir sobre a cidade de Juiz de Fora, que já no século XIX, concentrava grande parte desses fatores, os quais propiciaram condições excepcionais ao desenvolvimento da indústria e de sua estrutura urbana, destacada principalmente nas últimas décadas do século XIX e início do século XX.

As transformações observadas na economia regional, desde a implantação do cultivo do café, ao surto industrial e a rápida transformação da economia fundamentada na reversão de capitais do setor agroexportador, deflagrou intenso crescimento urbano. Tais condições suscitam a investigação de quais fatores de ordem social, econômica e política, em diferentes escalas, interferiram nesse processo intenso de produção e reprodução dos capitais, assim como, seus reflexos na formação, organização e produção dos espaços, orquestradas e conduzidas a atender as demandas impostas pelo modo de produção capitalista.

Buscamos então, resgatar a história da evolução espacial, desde a origem do município e da consolidação do primeiro núcleo urbano, passando pela análise das diferentes formas de apropriação dos espaços diante das políticas públicas restritivas de ocupação dos espaços. A análise das formas de produção e acumulação de capitais, presentes na evolução histórica do espaço, como sua incorporação ao modelo agroexportador cafeeiro, de seu ápice a decadência produtiva, além do desenvolvimento da indústria e a reestruturação produtiva do espaço urbano e regional com o crescimento e consolidação do setor terciário constituem-se como pontos importantes ao entendimento de nosso objeto de pesquisa.

Sem dúvida, as mudanças ocorridas na economia ainda no século XIX, produziram significativas transformações no espaço urbano e na sociedade da época. Esse espaço urbano, sob o viés do modo de produção capitalista, deve ser entendido como resultado das relações sócio-espaciais produzidas em um determinado tempo, consagrando a necessária investigação e entendimento de sua evolução histórica. Assim, o resgate das geografias do passado, das paisagens pretéritas, contribui para o entendimento das diferentes formas de apropriação do espaço urbano inserido no modo de produção capitalista do final do século XIX e início do século XX.

De acordo com Moraes (1984:15)<sup>8</sup>, “o conhecimento científico é um produto histórico, um resultado do desenvolvimento da relação entre as sociedades e a realidade em que estão inseridas”. Nessa perspectiva, defende que a produção do conhecimento científico se constitui como algo necessário ao entendimento do momento histórico no qual se insere. Para a produção do conhecimento o autor destaca a necessidade da incorporação metodológica que garanta respostas às questões postuladas. Essa ciência reflete então, os anseios pelo entendimento das relações não apenas sociais, mas econômicas, políticas e espaciais, presentes na sociedade contemporânea, porém que tiveram sua fase embrionária gestadas em estruturas anteriores temporalmente.

Nossa busca em desenvolver o tema diante do objeto de pesquisa, do recorte espacial e do hiato temporal proposto, levou-nos a estruturar o trabalho em quatro capítulos de abordagem, pormenorizado em temas específicos, antecedidos de breve introdução e seguidos ao final pelas considerações finais, referências bibliográficas e demais anexos pertinentes a elaboração do trabalho.

No primeiro capítulo, buscamos apresentar a trajetória da pesquisa destacando nossa afinidade e apego ao tema proposto. Ao definirmos o objeto de investigação, esclarecemos a escala espacial e temporal de nossa abordagem, assim como, os objetivos gerais e específicos propostos com o trabalho, além de estabelecer o posicionamento teórico e metodológico sobre o qual nos apoiamos a fim de desenvolver a pesquisa. Nesse momento, preocupamos também refletir a cerca das relações estabelecidas entre a Geografia e a História, analisadas como um percurso teórico de abordagem, composto no entendimento das relações sócio-espaciais.

Com o segundo capítulo, também dividido em subitens de análise, buscamos recuperar a análise da geografia histórica da região. Procuramos analisar a gênese da ocupação da Zona da Mata Mineira, desde a abertura dos primeiros caminhos, das políticas restritivas de ocupação dos espaços, os fluxos demográficos e a incorporação produtiva dos espaços pela atividade agroexportadora. Em tempo, avaliamos as políticas de concessão de sesmarias e as formas de incorporação do espaço pela elite cafeeira local. Procuramos também analisar a incorporação e o processo de ocupação da margem direita do Rio Paraibuna em seu trecho que mais tarde abrigaria o núcleo urbano central do município. Nesse ponto, dedicamo-nos a análise da Estrada Nova do Paraibuna, como estratégia econômica e política da elite local na busca pela integração econômica regional. Preocupamos também em analisar as relações de

---

<sup>8</sup> MORAES, Antônio Carlos Robert; COSTA, Wanderley Messias da. *Geografia Crítica: A Valorização do Espaço*. São Paulo: Hucitec. 1984.

poder e interesses estabelecidos pela aristocracia regional na busca em definir e normatizar os rumos do núcleo de povoamento.

No terceiro capítulo, destacamos a análise do processo de formação e desenvolvimento do espaço urbano do município de Juiz de Fora, e sua consolidação como centro econômico, político e administrativo. Procuramos assim, demonstrar como se deu a gênese e o desenvolvimento da cidade sob uma perspectiva processual, discutindo diferentes elementos presentes em sua evolução. Para tanto, destacamos a análise da expansão da malha urbana, das formas de integração dos espaços e as estratégias da elite em conduzir o crescimento e desenvolvimento da cidade, ao mesmo tempo em que analisamos as estruturas logísticas que levaram o município a se tornar polo regional. O entendimento das formas de acumulação de capitais suscitaria a análise do comportamento financeiro em esfera local e regional, além disso, o desenvolvimento industrial do século XIX surgiria como elemento dinamizador das relações sociais e econômicas no ambiente urbano. Outro ponto a que nos dedicamos figura na análise das formas de controle social e econômicas produzidas através de políticas de deflagradas a partir de estratégias reformistas e higienistas.

Frisamos também a necessária abordagem dos diferentes grupos étnicos presentes na formação do município, assim como suas contribuições ao processo de desenvolvimento do espaço urbano e suas relações com a diversificação das atividades produtivas. A análise das políticas de incentivo a imigração para a região constituiu-se em elemento importante ao entendimento da dinâmica econômica e social regional. O aporte demográfico observado no município, principalmente após a década de 1850, suscitou a investigação dos atores inseridos no espaço urbano, na dinâmica sócio-espacial, e qual sua relação com a produção do espaço.

Com o quarto capítulo, procuramos avaliar o comportamento da economia local a partir do recrudescimento e crise do setor agroexportador e seus reflexos sobre a atividade econômica e produtiva do município nas primeiras décadas do século XX. Buscamos analisar o conjunto de mudanças que ocorreram em escala local, nacional e internacional, e que refletiram em intensas mudanças na dinâmica econômica, política e social da região. A reestruturação do espaço político e econômico do estado de Minas Gerais, principalmente com a definição da nova capital Belo Horizonte, resultaria num processo contínuo e irreversível de perda da hegemonia e prestígio da Zona da Mata, analisada sobre a perspectiva de um movimento de “*Redescoberta das Minas*” e da “*Reinvenção da Mineração*”. Com a análise das “*Novas Geografias*” presentes no espaço urbano, refletimos sobre os processos de expansão física da área urbana do município com a identificação de processos de segregação sócio-espacial. Nesse ponto, procuramos refletir sobre o processo de desenvolvimento do

setor imobiliário local e da estratégia de valorização do solo urbano, movimento intimamente ligado aos interesses de uma burguesia comprometida com um projeto de modernização.

Na parte final, reservamos a apresentação das considerações finais, momento onde avaliamos as atividades desenvolvidas, seguido do referencial bibliográfico utilizado na elaboração da pesquisa e de lista de anexos com documentos considerados importantes no decorrer do trabalho.

## I – CONSIDERAÇÕES TEÓRICO-METODOLÓGICAS

### 1.1 - A Trajetória da Pesquisa, a Escala e os Objetivos

Uma das primeiras obras a que fomos apresentados logo ao ingressar na graduação em Geografia na Universidade Federal de Juiz de Fora foi, *O Espaço Urbano*, de Roberto Lobato Corrêa<sup>9</sup>. Essa lembrança nos leva a refletir sobre o caminho ao qual optamos a fim de alicerçar nosso objeto de pesquisa. Confessamos, desde já, a familiaridade e interesse pela temática relacionada às questões da cidade, do urbano e do regional. Não obstante, a partir desse momento, confessamos dedicar especial atenção às abordagens que pudessem acrescentar ao entendimento do espaço, em especial, ao espaço urbano produzido a partir da inserção do modo de produção capitalista. O interesse pelo tema, desde o início da graduação, foi profundamente alimentado pela participação em grupos de pesquisa que contribuíram com a questão, fomentando sua problematização diante das esferas política, econômica e social.

Nessa trajetória, recobramos aqui o conceito de espaço urbano apresentado por Roberto Lobato Corrêa (2000, p.09)<sup>10</sup> como “espaço fragmentado, articulado, reflexo e condicionante social, um conjunto de símbolos e campo de lutas”. Este conceito por diversas vezes perpassou as discussões deflagradas na busca em compreender o espaço onde se desenrolam os eventos do cotidiano. Porém, com o caminhar da formação, somado ao aprofundamento teórico-metodológico, demo-nos conta do necessário conhecimento das estruturas anteriores temporalmente, que materializadas ou não no espaço, influenciaram a dimensão de sua construção. Dessa forma, o resgate do passado assumiu ponto relevante em nossa pesquisa, buscando sempre as respostas que contribuíssem com a análise do espaço urbano e regional.

---

<sup>9</sup> CORRÊA, Roberto Lobato. *O Espaço Urbano*. São Paulo: Ática, 2000. Em sua obra, o autor apresenta o conceito de espaço urbano, como lócus onde as classes sociais vivem e se reproduzem. Apresenta a cidade como cenário e objeto de lutas, buscando compreender como se estrutura o espaço urbano sob a perspectiva conflituosa produzida no interior do capitalismo. Entende o espaço urbano como espaço fragmentado, articulado, e reflexo de uma condicionante social. Procura também, definir os atores que compõe esse espaço analisando suas ações e políticas. Seu trabalho leva a reflexão a cerca dos processos segregatórios e suas espacializações contribuindo para o entendimento da cidade inserida no modo de produção capitalista.

<sup>10</sup> CORRÊA, R.L. (2000)... *Idem*.

A incorporação da perspectiva histórica contribuiu não apenas para o entendimento do espaço urbano como somatório de estruturas que influenciaram em sua construção, mas também, permitiu a possibilidade de entender o espaço sob o viés histórico-geográfico de sua formação. Assim, a análise e interpretação das paisagens pretéritas constituíram-se na possibilidade de interpretar o espaço urbano da cidade desde sua incorporação produtiva, contribuindo com uma leitura geográfica da evolução histórica da cidade.

A análise da cidade e do espaço no qual esta se insere é entendido como resultado das diferentes estruturas e condições produzidas no decorrer da história. Nessa linha, Santos (2007, p.09)<sup>11</sup> nos lembra que “(...) o espaço é a acumulação desigual de tempos”. Essa perspectiva remete ao entendimento do espaço como resultado de um processo contínuo e dinâmico, onde o passado e o presente comunicam-se exprimindo as condições sócio-espaciais relativas a suas formas de produção. Esse entendimento da evolução do espaço como um movimento contínuo, que se estende no tempo, traduz a necessária percepção dos tempos das coisas, da técnica, da economia, da política, da sociedade, enfim do conjunto de variáveis que em determinado momento histórico expressam as formas, as funções e as estruturas presentes espacialmente.

Em tempo, (SANTOS, 2007)<sup>12</sup> reconhece que o momento atual, ou presente temporal, constitui-se em elemento de difícil apreensão, principalmente por que o movimento temporal não para, levando a possíveis confusões a cerca do que é presente ou do que já se constitui passado. O presente então, não deve ser entendido como momento temporal descontextualizado e desconexo de seu processo contínuo, mas sim como uma atualidade espaço-temporal, dinâmica e processual, pois o tempo passa, mas o espaço não. Afirma então que, “(...) o momento passado está morto como tempo, não porém como espaço”, onde para se “(...) apreender o presente como história, devemos ver o passado como algo que encerra as raízes do presente.” (SANTOS, 2007, p.14 - 15)<sup>13</sup>.

Dessa forma, o espaço, dotado de historicidade e resultado de um processo contínuo e dinâmico, pode ser compreendido nas palavras de Spósito (1988, p.11)<sup>14</sup>:

(...) o espaço é história e nessa perspectiva, a cidade de hoje, é resultado cumulativo de todas as outras cidades antes, transformadas, destruídas, enfim produzidas pelas transformações sociais ocorridas através dos tempos, engendradas pelas relações que promovem estas transformações.

---

<sup>11</sup> SANTOS, Milton. *Pensando o Espaço do Homem*. São Paulo: Edusp, 2007.

<sup>12</sup> SANTOS, Milton. (2007)... *Idem*.

<sup>13</sup> SANTOS, Milton. (2007)... *Idem*.

<sup>14</sup> SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. *Capitalismo e Urbanização*. São Paulo: Contexto, 1988.

A partir desse ponto, depreendemos a busca pela análise e entendimento das estruturas e paisagens pretéritas que constituíram a gênese da cidade. Entender o espaço urbano de outrora remeteu-nos a perspectiva histórica de abordagem do trabalho, contribuindo para a definição do objeto de pesquisa, o espaço urbano do município de Juiz de Fora – MG, sob o viés de sua formação sócio-espacial. Procuramos então, analisar o espaço como expressão das relações sócio-espaciais resultantes de um processo histórico, justificando então, nosso apego e afinidade à história da evolução urbana do município, assim como, nossa inquietação em analisar e desvelar as formas e estruturas pretéritas produzidas.

É importante lembrar também que o homem sempre se preocupou em conhecer o meio em que se desenrola sua vida, assim como, compreender as relações e condições físicas, sociais, políticas e econômicas que se estabelecem durante a construção do ambiente social no qual se insere. Esse espaço, como conceito e materialidade, constitui-se sem dúvida no objeto de estudo geográfico.

Ora, entendemos então que, sendo o espaço o objeto de estudo da Geografia enquanto ciência, este não pode e não deve se prender as amarras temporais da contemporaneidade dos eventos. Se o espaço constitui-se em objeto, o espaço de ontem, pretérito, não o deixou de ser, assim, não deixando de ser Geografia<sup>15</sup>. Essa reflexão se faz necessária para que possamos apresentar nosso trabalho como esforço de análise de um espaço pretérito que se constitui em um presente temporal de sua época definida, ou seja, um espaço definido em um presente de outrora, assumindo a dimensão singular, dinâmica e processual de seu tempo.

Essa percepção se faz necessária tendo em vista que, por muito tempo a Geografia como ciência dedicou-se ao estudo do espaço do presente, concentrando sua abordagem no entendimento do cotidiano das paisagens visíveis e passíveis de descrição. Isso se deve sem dúvida ao que Abreu (1998, p.95)<sup>16</sup>, analisando a geografia, chamou de apego “(...) a uma lei castradora que, impele-a na direção exclusiva da interpretação do presente dos lugares, e não no caminho da interpretação”.

Nesse entendimento, Silva (2012, p.03)<sup>17</sup> afirma que a geografia estuda o presente, mesmo que este se constitua em um “presente de então”, podendo fazer isso “(...) sem deixar de ser geografia”. Ou seja, a geografia histórica recobra a percepção e análise de um presente espacial em uma determinada época que já passou. Sendo o espaço, o objeto de pesquisa da geografia, a definição do tempo histórico em que se insere constitui a escala de periodização

<sup>15</sup> SILVA, Marcelo Werner da. (2012)... *Op. cit.*

<sup>16</sup> ABREU, Mauricio de. *Sobre a Memória das Cidades*. Revista da Faculdade de letras – Geografia I Série: Vol. XIV, Porto, 1998.

<sup>17</sup> SILVA, Marcelo Werner da. (2012)...*Op. cit.*

da análise espacial. Porém, para se analisar o presente de então, ou o espaço de outrora, torna-se necessário estabelecer “adequações metodológicas” (ABREU, 2000, p.18)<sup>18</sup>, com objetivo de contextualizá-lo em sua dinâmica espaço temporal.

Diante da materialidade do objeto de pesquisa, desvelar os espaços e as formas de incorporação produtiva contribui para o entendimento dos espaços urbanos, atendendo ao conjunto de questionamentos propostos na busca pela produção de uma abordagem geográfica da história da evolução do espaço urbano. Deste modo, o andamento da pesquisa assumiu a necessária busca por um inventário bibliográfico que compusesse a base de abordagem, fundamentando teórico e empiricamente nosso trabalho.

Ao buscarmos compreender as estruturas que compuseram o espaço, evidenciamos a clara necessidade de produzir interpretações que não se limitassem apenas a descrição das paisagens pretéritas. O entendimento das relações de produção, os conflitos, as relações econômicas, sociais e políticas, perpassam pela reflexão a cerca da reconstrução de um espaço de outrora. Nossa abordagem então buscou ir além da descrição dos eventos presentes no dia a dia das relações, mas sim preocupando com a análise dos aperfeiçoamentos das estruturas forjadas em tempos passados, a partir de condições estruturais diferentes da atualidade. Ao geógrafo, esse fator dinâmico produzido pela relação espaço-tempo não deve passar despercebido. Sendo então o espaço lócus da vida, das relações sociais e de produção, entendê-lo como somatório das paisagens pretéritas tornou-se indispensável à construção da análise de um espaço urbano contextualizado em seu tempo.

Nesse preâmbulo, buscamos justificar o interesse pelo tema desenvolvido. Nossa abordagem consiste na necessidade em contribuir com o entendimento do espaço urbano sob a perspectiva das relações processadas pelo modo de produção capitalista na evolução histórica dos espaços, em sua produção e normatização, que por consequência, materializam as formas presentes no espaço urbano. Essa cidade histórica é analisada como resultado do acúmulo de estruturas produzidas e reproduzidas a partir das incorporações do sistema produtivo capitalista com extensão regional.

Destacamos também, a importância de apresentar um entendimento geral a cerca da categoria de estudo a qual nos dedicamos: a Geografia Histórica. Entendemos essa categoria, ou ramo da Geografia, como a responsável pelos estudos das geografias do passado, das paisagens pretéritas, procurando interpretar a organização espacial das sociedades não apenas sob uma perspectiva histórica, mas também geográfica. A recuperação das condições de

---

<sup>18</sup> ABREU, Maurício de. (2000)... *Op. cit.*

produção permite compreender as desigualdades presentes no desenvolvimento e na evolução do espaço urbano, assim como, estabelecer o entendimento constituição e das formas de apropriação social, política e econômica dos espaços.

Dessa forma, a geografia faz uso da análise dos tempos passados procurando apreender como o espaço foi produzido. Compreendemos que esta perspectiva de abordagem incorpora em seu interior a interpretação das contradições produzidas a partir dos diferentes modos de produção, materializadas principalmente na dimensão espacial do desenvolvimento capitalista.

Segundo Pires (2008, p.10)<sup>19</sup>, a geografia histórica pode ser assim definida:

A Geografia Histórica ou Geografia do Passado é o ramo da Geografia Humana que trata da análise das relações estabelecidas entre o homem e a natureza ao longo do processo histórico. Neste sentido, a Geografia fornece subsídios e materiais históricos para a investigação nas áreas da Geoeconomia, Geopolítica e especialmente da Geohistória. Em síntese, pode-se afirmar que a Geografia Histórica estuda as características e evolução dos espaços históricos, sua morfologia, paisagem e organização territorial assim como sua formação social.

Ora, ao destacarmos a necessidade do resgate histórico com a finalidade de reconstruir as paisagens pretéritas, identificamos o primeiro obstáculo do trabalho. A relativa escassez de materiais produzidos por geógrafos acerca do tema. Essa condição nos levou a investigação de fontes bibliográficas primárias e secundárias em diferentes áreas das ciências humanas e sociais. Assim, a pesquisa produzida sobre a história regional levou-nos a resgatar desde os primeiros depoimentos e narrativas de naturalistas que percorreram a Zona da Mata Mineira nos primórdios de seu povoamento.

Tais descrições e narrativas, ao mesmo tempo em que fascinantes, reforçam uma situação a qual nos mostramos preocupados. A escassez de trabalhos produzidos por geógrafos discutindo o assunto sob a perspectiva regional, além de seu relativo distanciamento com os temas relacionados à problematização da história da cidade e do espaço urbano regional de outrora. Essa relação não exclui as contribuições das obras produzidas nas mais diversas áreas de conhecimento, pelo contrário, tais trabalhos constituem-se em substanciosos depoimentos não apenas históricos, mas fornecedores de ricas abordagens geográficas.

---

<sup>19</sup> PIRES, Hindemburgo Francisco. *Reflexões sobre a contribuição da Geografia histórica e da Geohistória na renovação do pensamento geográfico e histórico no século XX*. I Colóquio Brasileiro de História do Pensamento Geográfico. 2008.

Dessa forma, a Geografia parece não ser uma exclusividade dos geógrafos, porém ao que nos parece, o caminho inverso, dos geógrafos trabalhando com a História, tem sido feito com maior dificuldade.

Esse fator também foi identificado por Giovanini (2006, p.15)<sup>20</sup>:

Apesar do estudo de elementos locais e espaciais não ser, de forma alguma, um monopólio da Geografia, não deixa de ser surpreendente perceber que os geógrafos pouco contribuíram para a elaboração das interpretações apresentadas acima. Trabalhos sobre a Geografia de Minas Gerais são comuns, mas geralmente se restringem a um retrato do momento, ao levantamento do que temos na época em que as obras são escritas. Dessa forma, a construção da Geografia Histórica de Minas Gerais é um esforço no qual os geógrafos são mais espectadores do que colaboradores. Essa constatação, em si, não constitui problema algum. Diversos escritos sobre a História de Minas são geográficos em sua essência, e o fato de não terem sido elaborados por geógrafos não diminui em nada o seu brilho.

Concordando ainda com o autor, somente a partir do final da década de 1990 começariam a surgir trabalhos voltados a análise da Geografia Histórica das Minas, e em especial, da Zona da Mata Mineira. Tais trabalhos, em grande parte, frutos de dissertações de mestrado e teses de doutorado defendidas em programas de pós-graduação em Geografia, representam o despertar da importância dada ao campo de estudo e da preocupação de pesquisadores em contribuir com a discussão do tema, até então, em muitos casos, colocados à margem das abordagens.

O geógrafo Maurício de Abreu, em artigo intitulado: *Sobre a memória das cidades*, destaca que é uma característica comum às sociedades do final do século XX, a valorização do passado e o destaque dado a preservação da memória urbana. Em suas palavras, reitera que: “(...) a história de um lugar não pode se ativar aos processos puramente locais que aí tiveram efeito. Ela precisa relacioná-los a processos mais gerais, que atuam em escalas mais amplas da ação humana.” (ABREU, 1998, p. 88)<sup>21</sup>.

Os trabalhos sobre o universo urbano e regional, suas características e contradições, apresentam em grande parte a preocupação com o ambiente contemporâneo das épocas de suas produções. Tais abordagens, quando careciam de contextualização histórica, fundamentam-se em pontos e fatos específicos, fragilizando o conjunto de abordagem, como fruto de um acúmulo de estruturas resultantes de diferentes processos produtivos. Esse

<sup>20</sup> GIOVANINI, Rafael Rangel. *Regiões em Movimento: Um olhar sobre a Geografia Histórica do Sul de Minas e da Zona da Mata Mineira (1808-1897)*. Dissertação de Mestrado: UFMG; Departamento de Geografia: 2006.

<sup>21</sup> ABREU, Maurício de. (1998)... *Op. cit.*

fracionamento, recorte temporal, pode até explicar um evento proposto, porém, distancia sua perspectiva de uma visão de todo, de unidade.

Contudo, não é nosso objetivo desqualificar os estudos geográficos produzidos, apenas reiteramos o relativo distanciamento dos geógrafos quanto a abordagens que busquem contribuir com uma visão que possa produzir análises a cerca da formação sócio-espacial da cidade em determinado período da história. Reiteramos assim, o relativo afastamento dos geógrafos a cerca de trabalhos que abordem a temática da geografia histórica regional. A História, a Sociologia, além de outras ciências humanas parecem ter descoberto mais cedo a importância da volta ao passado como elemento primordial para se entender o presente, acentuando o indispensável caráter interdisciplinar da abordagem e demonstrando que os estudos a cerca do espaço não se constituem de forma alguma em exclusividade da Geografia.

A preocupação com a análise dos eventos do cotidiano, da atualidade, e seus possíveis desdobramentos futuros, forjados sob a análise do planejamento urbano e estratégico, consagram a maioria dos trabalhos apresentados e defendidos na área da geografia urbana. A ferramenta que a História, enquanto ciência fornece, parece muitas vezes servir apenas para caracterizar o espaço, descontextualizado de seu passado cumulativo. O esquecimento ou negligência a cerca da abordagem histórica dos espaços, subentende o desconhecimento das contradições, dos conflitos e das relações de poder, cristalizadas no tempo atual, mas fruto de processos forjados em períodos anteriores. Sobre o assunto, Abreu (1997, p.240)<sup>22</sup>, nos lembra da necessidade da busca dos tempos pretéritos, como a chave para as interpretações das estruturas do presente.

Destacamos então, a necessária busca pelos caminhos inversos, regredir no passado a fim de compreender as formas de produção dos espaços, contribuindo com o entendimento da formação sócio-espacial da cidade e do espaço do entorno regional. Ao mesmo tempo, entendemos ser importante contribuir com a análise da geografia histórica regional, apresentando apontamentos que superem as generalidades histórico-geográficas de cunho cronológico e corológico.

Concordamos com Carneiro (2008, p.02)<sup>23</sup>, que logo no início de sua dissertação de mestrado, alega ser necessário “superar as generalidades histórico-geográficas”, desvendando as “diversas espacialidades e temporalidades geradas e acumuladas pela região, não por um

---

<sup>22</sup> ABREU, Maurício de. *A Apropriação do Território no Brasil Colonial*. In: CASTRO, Iná Elias de; CORRÊA, Roberto Lobato; GOMES, Paulo César da Costa (Orgs.). *Explorações Geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

<sup>23</sup> CARNEIRO, Patrício Aureliano Silva. *Conquista e Povoamento de uma Fronteira: A Formação Regional da Zona da Mata no Leste da Capitania de Minas Gerais, 1694-1835*. Dissertação (Mestrado em Geografia), Instituto de Geociências, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2008.

recorte específico”. Entendemos então, que a análise da evolução espacial da região da Zona da Mata Mineira ainda encontra-se em processo de construção. O autor também destaca que o entendimento das configurações sócio-espaciais não pode prescindir do estudo da formação dos espaços, ressaltando sempre a necessária dimensão histórica de abordagem.

Torna-se necessário também, reafirmar a escala espacial de abrangência da pesquisa ora apresentada. Nosso objeto de pesquisa constitui-se na análise do espaço em que se insere o município de Juiz de Fora – MG, e nas diferentes formas de produção dos espaços desde sua incorporação produtiva até as reestruturações dos diferentes setores da economia local, analisados sob a perspectiva econômica, social e política no interior do contexto local, regional e nacional. Nesse entendimento, emerge a ideia de que o espaço se apresenta sempre como reflexo de um processo contínuo de construção e reconstrução de estruturas, formas e funções, definidas em determinado tempo, ou período histórico temporal e segundo a materialização de relações sociais específicas.

Dessa forma, é importante ressaltar que, por diversos momentos, nossa abordagem extrapola a dinâmica de escala local, alcançando eventos que impactaram não apenas o município, mas a Zona da Mata e o restante do Estado. Essa referência se faz necessária tendo em vista que o município de Juiz de Fora, poucos anos após a elevação de sua categoria administrativa, já apresentava relativo grau de polarização regional, tornando-se ainda no século XIX, a cidade mais importante da região. Ao mesmo tempo, a Zona da Mata se tornava a região mais atrativa do Estado, concentrando investimentos financeiros e diversos fluxos migratórios, incluindo nestes, o considerável aporte demográfico formado por grupos de imigrantes europeus.

Assim, não poderíamos pensar o espaço em que se insere o município de Juiz de Fora como uma “ilha de desenvolvimento”<sup>24</sup>, como resultado da materialização de políticas e estruturas que não se comunicavam com diferentes instâncias regionais, com a Província das Minas e com o Governo Federal. Também porque, mesmo dentro da escala local, foram definidos espaços privilegiados e espaços segregados, frutos das incorporações e definições do capital materializando seus interesses e ideologias sobre a organização espacial.

---

<sup>24</sup> Ao nos referirmos ao município de Juiz de Fora como “ilha de desenvolvimento”, apontamos para a clara diferenciação dos espaços urbanos regionais. O município, ainda no século XIX, concentrava uma série de equipamentos urbanos, além de inovações técnicas fruto do desenvolvimento de setor industrial, da incorporação da energia elétrica, do transporte público, além da ligação rodoviária e ferroviária com a capital, Rio de Janeiro. A presença de setor bancário e a ampliação dos serviços também se somavam na consagração do município como polo regional de desenvolvimento.

Nesse sentido, Abreu (1998, p.88)<sup>25</sup>, entende que “(...) a história de um lugar não pode se ater aos processos puramente locais que aí tiveram efeito. Ela precisa relacioná-los a processos mais gerais, que atuam em escalas mais amplas (regional, nacional, global) da ação humana”.

Localizado na região sudeste do Estado de Minas Gerais, o município de Juiz de Fora, encontra-se inserido na Mesorregião da Zona da Mata, Microrregião de Juiz de Fora<sup>26</sup>. Sua posição sempre foi considerada estratégica, essa afirmativa se faz a partir de sua localização geográfica, com relativa proximidade dos grandes centros nacionais, Rio de Janeiro e São Paulo, comunicando-se diretamente com o interior do Estado de Minas Gerais, em especial com as áreas mineradoras e com a nova capital, Belo Horizonte.



**FIGURA 01:** Mapa de Localização-Mesorregiões do Estado de Minas Gerais

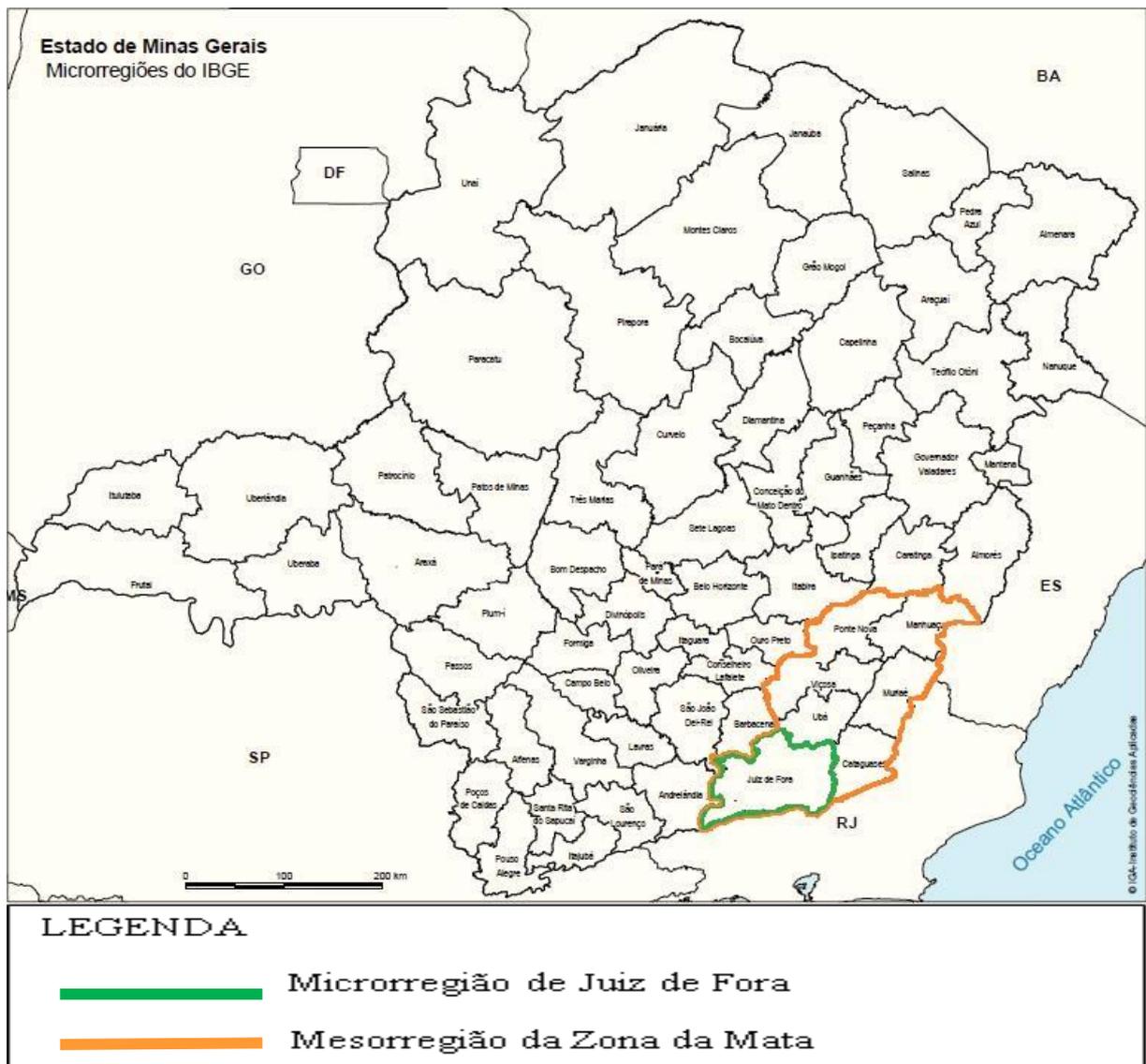
Mapa adaptado pelo autor com destaque para a Zona da Mata Mineira.

Fonte: Instituto de Geociências Aplicadas. Disponível em: [http://www.iga.br/SiteIGA/mapas/cgi/IGA\\_09\\_Cartografia.php](http://www.iga.br/SiteIGA/mapas/cgi/IGA_09_Cartografia.php)

<sup>25</sup> ABREU, Maurício de. (1998)... *Op. cit.*

<sup>26</sup> O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) divide Minas Gerais em 12 Mesorregiões e 66 microrregiões. Resolução N. 51 de 31 de julho de 1989. Disponível em: [http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/DRB/Divisao%20regional\\_v01.pdf](http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/DRB/Divisao%20regional_v01.pdf)

Juiz de Fora nasceu às margens da rota criada para facilitar as comunicações entre as regiões produtoras de ouro do interior da Província das Minas Gerais e os portos da capital do império no Rio de Janeiro. Sua proximidade com os grandes centros comerciais e políticos contribuiu para o estreitamento das relações, acentuando o grau de articulação econômica com as praças mercantis, além de sua rápida inserção na economia agroexportadora de café, que penetrou na região ainda na primeira metade do século XIX.

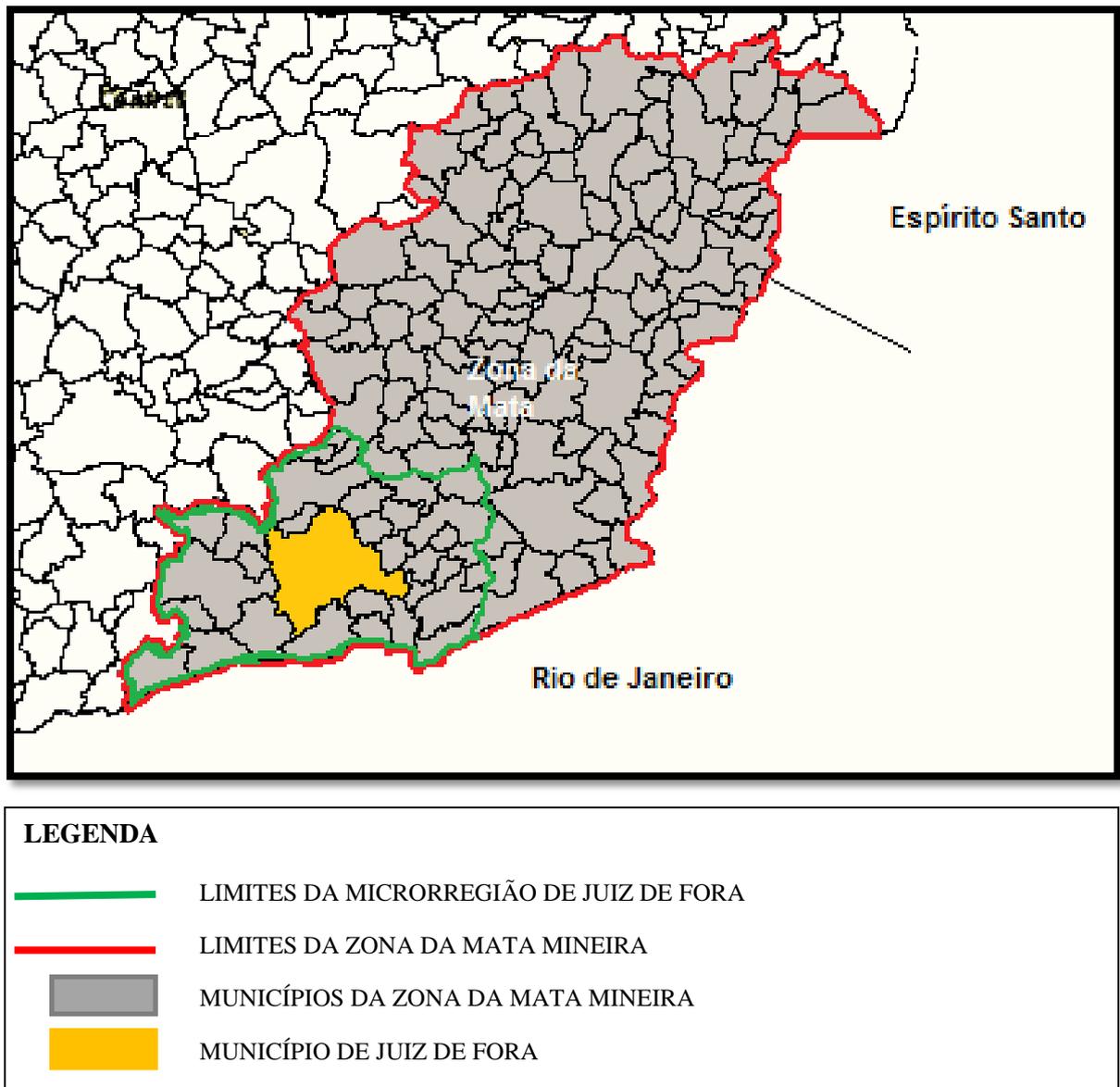


**FIGURA 02:** Microrregião de Juiz de Fora

Localização da Microrregião de Juiz de Fora, inserida na porção sul da Mesorregião da Zona da Mata Mineira, na porção sudeste do Estado de Minas Gerais.

Mapa adaptado pelo autor. Fonte: Instituto de Geociências Aplicadas

Disponível em: [http://www.iga.br/SiteIGA/mapas/cgi/IGA\\_09\\_Cartografia.php](http://www.iga.br/SiteIGA/mapas/cgi/IGA_09_Cartografia.php)



**FIGURA 03:** Cartograma Ilustrativo: Localização do Município de Juiz Fora de Fora/MG.

Localizado na porção central da microrregião de mesmo nome. A microrregião de Juiz de Fora é composta por 33 municípios. Cartograma sem escala. Adaptado pelo autor. Fonte: Instituto de Geociências Aplicadas. [http://licht.io.inf.br/mg\\_mapas/mapa/cgi/iga\\_comeco1024.htm](http://licht.io.inf.br/mg_mapas/mapa/cgi/iga_comeco1024.htm)

O entendimento das formas primárias de ocupação da Zona da Mata Mineira, sua incorporação produtiva, a análise dos atores sociais, da política e economia, além da indústria e do terciário, assumem papel importante no percurso de nosso trabalho, tendo em vista a necessidade de se desvelar as formas de produção do espaço dentro do intervalo temporal proposto à atividade de pesquisa.

Tendo em vista a apresentação de nosso percurso de abordagem, justificando nossa afinidade e interesse pelo tema, assim como a escala de abrangência espacial da pesquisa, buscamos agora apresentar os objetivos gerais e específicos propostos com o trabalho.

Dessa forma, como objetivo geral do trabalho, destacamos a busca em produzir uma análise da produção e evolução histórica do espaço urbano do município de Juiz de Fora - MG, inserido a partir da incorporação produtiva dos espaços pelo modo de produção agroexportador, contribuindo com a construção de uma Geografia Histórica Regional.

Como objetivos específicos, destacamos alguns pontos aos quais procuraremos abordar durante a evolução do trabalho de pesquisa. Ressaltamos assim nossa busca em:

- Analisar a origem da ocupação da Zona da Mata Mineira, as políticas restritivas e a conquista do território nos primórdios da investida sobre a região;
- Compreender o papel dos diferentes grupos sociais, assim como o papel dos imigrantes na formação étnica regional e na produção do espaço urbano;
- Analisar a reversão dos capitais do setor agrícola e o processo de industrialização, abordando as contribuições do crescimento industrial e sua relação com o desenvolvimento urbano e regional;
- Resgatar as formas, funções e estruturas presentes na evolução do espaço urbano do município de Juiz de Fora;
- Reavaliar a situação econômico-produtiva do município de Juiz de Fora e da Zona da Mata no início do século XX, assim como analisar as relações políticas e econômicas engendradas nas esferas públicas e privadas dentro de um contexto produtivo regional.

Procuraremos a seguir, definir o posicionamento teórico-metodológico ao qual nos apoiamos a fim de alicerçar a análise de nosso objeto de pesquisa.

## **1.2 - Referencial Teórico e Metodologia**

Para atender aos objetivos gerais e específicos propostos ao trabalho, torna-se necessário apontar o caminho teórico-metodológico sob o qual procuramos nos apoiar a fim de subsidiar nossa pesquisa.

Como apresentamos anteriormente, nosso trabalho pode ser entendido, de forma ampla, na busca em compreender a evolução histórica do espaço no qual se insere o município de Juiz de Fora – MG, concentrando nossa abordagem dentro de um intervalo

temporal proposto a partir da percepção da existência de um “período denso” na história regional. Em tempo, destacamos nossa busca em contribuir com a construção de uma Geografia Histórica Regional, reconhecendo as inter-relações estabelecidas na produção desses espaços pelos diferentes agentes econômicos, políticos e sociais.

Para tanto, em um primeiro momento, torna-se importante determinarmos o espaço, como a categoria conceitual e objeto central de nosso estudo, reconhecendo claro, as relações interativas existentes entre as demais categorias conceituais de análise geográfica, como região, território, paisagem e lugar. Dessa forma, a análise do espaço como categoria e objeto de pesquisa, apresenta-se como resultado do somatório de diferentes estruturas e categorias conceituais que, não obstante, podem ser analisadas de forma individual.

Nossa preocupação consiste assim, em não desvincular o entendimento do espaço das diferentes categorias conceituais, tendo em vista que o fracionamento da abordagem poderia desprestigiar a compreensão ampla do espaço urbano e regional e das paisagens pretéritas. A compreensão desse espaço passa então, pela análise do somatório de diferentes estruturas materializadas no território, na região, nas paisagens e nos lugares que compõem seu interior. Esse espaço, também como reflexo e resultado das relações sociais, econômicas e políticas, responde ao mosaico produzido segundo uma organização definida prioritariamente pelos interesses do capital.

Por esse motivo, entendemos que a escolha da categoria conceitual espaço, passa pela íntima relação com as demais categorias, percebendo então, o espaço como reflexo de uma totalidade de eventos de ordem social. Segundo Melo (2006, p.57) <sup>27</sup>, “o espaço pode ser entendido como uma categoria matriz, uma vez que contém as demais categorias, e ao mesmo tempo, é contido por elas”. Assume então, uma relação interativa com as demais categorias, as quais a complementam e interagem direta e indiretamente na constituição do espaço.

De acordo com Corrêa (1995) <sup>28</sup>, a Geografia, como ciência social, tem como objeto de estudo a sociedade, e que este estudo é produzido através de cinco conceitos chave, (o espaço, a região, o lugar, o território e a paisagem), que guardam entre si forte relação, pois todos se referem à ação humana modelando a superfície terrestre. Dessa forma, as categorias teórico-conceituais apresentam conexões íntimas e singulares. Mais a frente, o autor destaca que tais abordagens podem apresentar interpretações diversas segundo as diferentes análises

---

<sup>27</sup> MELO, Adriana Ferreira de. *O Lugar Sertão: Grafias e Rasuras*. Dissertação de Mestrado; Programa de Pós-graduação em Geografia; UFMG. Belo Horizonte: 2006.

<sup>28</sup> CORRÊA, Roberto Lobato. *Espaço: Um Conceito-chave da Geografia*. In: CASTRO, Iná de. (Org.) *Geografia: Conceitos e Temas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995, p.16.

produzidas pelas correntes de pensamento geográfico. Conclui ainda que esse debate teórico produz conflitos que contribuem para o desenvolvimento da teoria geográfica.

Desse modo, a proposta conceitual fundamentada na análise do espaço, relaciona-se em um campo de interseções e atritos, estabelecidos com as demais categorias, partes integrantes da análise geográfica. Porém, ao entender essa relação como interativa, por conter em si e estar contida de diferentes abordagens conceituais, componentes e representantes das partes de um todo, reconhecemos também os atritos estabelecidos em seu interior, materializados na própria dialética de construção do pensamento geográfico, colaborando com o reconhecimento da disciplina como ciência social.

A Geografia como ciência social foi destacada por Andrade (1987, p.18)<sup>29</sup>, afirmando que cada formação social produz um tipo específico de relação espacial. Também lembra que, “(...) a sociedade é quem determina as metas a serem atingidas, o tipo de espaço que deseja construir, modificando, transformando este desejo à proporção que mudam as formas de relações e as disponibilidades de capital e de técnica”.

Dessa forma, ao propormos a análise do espaço, inserido em uma dinâmica produtiva regional, entendemos este, como reflexo das relações sociais que se estabelecem no interior do modo de produção capitalista, ou seja, fruto da produção social capitalista que constrói e reconstrói no espaço as estruturas que evidenciam a divisão social e espacial do trabalho.

Para Moreira (2010, p.116)<sup>30</sup>, “analisar espacialmente o fenômeno implica antes em descrevê-lo na paisagem e a seguir analisá-lo em termos de território, a fim compreender-se o mundo como espaço. (...)”. Essa perspectiva nos levou a conceber a necessidade de, em determinados momentos de nosso trabalho, recorrermos a diferentes conceitos-chave, ou categorias teórico-conceituais da ciência geográfica, admitindo estas como componentes interativos da análise espacial regional. Assim, ao ampliarmos ou reduzirmos a escala de observação, mergulhamos na análise de categorias diversas, buscando compreender o todo, o espaço, numa perspectiva dinâmica e processual, resultado de um movimento contínuo de produção de formas e estruturas presentes na formação sócio-espacial dos espaços.

Contudo, cabe frisar que o todo ao qual nos referimos, não necessariamente representa unidade, mas sim o somatório de estruturas que se materializam de forma contraditória e conflituosa, específicas do campo de lutas, fragmentada e articulada, reflexos das interações sociais e dos interesses do capital. Dessa forma, nosso trabalho de pesquisa está diretamente

---

<sup>29</sup> ANDRADE, Manuel Correia de. *Geografia, Ciência da Sociedade: uma introdução à análise do pensamento geográfico*. São Paulo: Atlas, 1987.

<sup>30</sup> MOREIRA, Ruy. *Pensar e Ser em Geografia: ensaios de história, epistemologia e ontologia do espaço geográfico*. São Paulo: Contexto, 2010.

relacionado ao entendimento das formas de produção dos espaços como evento intimamente articulado à dinâmica das classes sociais e as materializações de suas relações historicamente construídas. Assim, os processos sociais podem ser analisados como geográficos e especialmente espaciais, apresentando-se correlacionados e dependentes, frutos das interações estabelecidas no interior do modo de produção.

Nesse sentido, Ribeiro (2008, p.104)<sup>31</sup>, afirma que “(...) O sistema histórico-geográfico de realização e reprodução da vida, modo específico de ordenamento homem-meio, o capital se põe como protagonista e regulador social”.

De acordo com Corrêa (1991, p.102)<sup>32</sup>, aceitar o espaço como reflexo e condicionante social implicaria na “adoção de uma postura crítica, uma postura fundamentada no materialismo histórico e dialético”. Consiste assim, segundo o autor, “(...) em adotar a hipótese de Henri Lefebvre<sup>33</sup> sobre a natureza do espaço urbano”.

Sobre esse aspecto, Lefebvre (2008, p.44)<sup>34</sup> escreve que: “(...) o espaço é um instrumento político intencionalmente manipulado”, controlado pela classe dominante burguesa e pelo Estado que, pela relação de poder, define sua estratégia de representação, pensada a garantir sua função de reprodução da força de trabalho através do consumo. Ou seja, o espaço político, permeado pelas relações de poder e ideologias, assume ao mesmo tempo a condição funcional e instrumental, meio e modo de organização do consumo social historicamente construído. Essa perspectiva teórica desenvolvida por Lefebvre se apoia sobre a análise da natureza do espaço, reconhecendo este como o lócus da reprodução das relações sociais de produção<sup>35</sup>, onde as contradições existentes seriam resultado do próprio caráter capitalista da prática social<sup>36</sup>.

Lefebvre (2008)<sup>37</sup>, ao definir o espaço como político e conseqüentemente, ideológico, resultado da apropriação de determinados grupos ou parcelas sociais, entende também que essa relação se estende no tempo, ou seja, como um processo histórico. Dessa forma, afirma

<sup>31</sup> RIBEIRO, Júlio César. *O Caráter Ontológico do Estado no Regimento da Geografia Capitalista*. Revista Terra Livre. Presidente Prudente; Vol. 01; N.30; 2008.

<sup>32</sup> CORRÊA, Roberto Lobato. *O Espaço Urbano: Notas Teórico-metodológicas*. IN: Boletim de Geografia Teórica. AGETEO; Rio Claro; São Paulo: Vol. 21, N.42. P.101 – 103. 1991. Comunicação apresentada à mesa redonda “Geografia Urbana”: Perspectivas Teórico- Metodológicas, no II Simpósio de Geografia Urbana da Associação dos Geógrafos Brasileiros, Rio Claro, SP, outubro de 1991.

<sup>33</sup> Para Lefebvre, o espaço se constitui como um centro dialético e de conflito, dotado de inúmeras contradições, fragmentado, reflexo de interesses e relações de poder. Sua obra, *Espacio y Política* (1972), é destacada como marco da inserção da categoria conceitual espaço na análise marxista.

<sup>34</sup> LEFEBVRE, Henri. *Espaço e Política*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.

<sup>35</sup> LEFEBVRE, H. (2008, p.53)... *Idem*.

<sup>36</sup> LEFEBVRE, H. (2008, p.57)... *Idem*.

<sup>37</sup> LEFEBVRE, H. (2008)... *Idem Ibidem*.

que: “(...) O espaço é um produto da história, (...)”<sup>38</sup>. O autor também chama atenção para a questão metodológica da abordagem espacial assinalando que as contradições do espaço na sociedade e na prática social não devem ser analisadas unicamente num método formal, reiterando a necessária abordagem crítica e dialética do objeto<sup>39</sup>.

Eliseu Spósito (2004)<sup>40</sup>, apoiado na leitura da obra de Marx, afirma que a dialética compreende a necessária noção de movimento na história. Essa concepção marxista da história permitiria o aprofundamento das leituras a cerca do modo de produção capitalista como elemento dinâmico e histórico.

Entendemos então que, o materialismo histórico dialético constitui-se no método de investigação adequado ao diálogo que procuramos produzir. Segundo Gil (1999, p.31)<sup>41</sup>, “o materialismo dialético pode ser entendido como um método de interpretação da realidade” cujas bases teóricas foram concebidas em Marx e Engels. Essa interpretação passa então pela necessária investigação das estruturas tanto econômicas quanto sociais e políticas que compõe o espaço, objeto da pesquisa.

Ainda segundo Antônio Carlos Gil (1999, p.32)<sup>42</sup>:

A dialética fornece as bases para uma interpretação dinâmica e totalizante da realidade, já que estabelece que os fatos sociais não podem ser entendidos quando considerados isoladamente, abstraídos de suas influências políticas, econômicas, culturais, etc.

Não obstante, ao entendermos o espaço como uma categoria que não se apresenta dissociado do tempo, recorreremos à sua necessária abordagem histórica. Percebemos então, o processo de construção do espaço como um movimento progressivo, garantindo a perspectiva histórica e dinâmica de continuidade dos eventos. Dessa forma, nossa compreensão do espaço admite, “(...) aceitá-lo como um dos resultados dos processos de produção historicamente atuantes no seio das estruturas sociais.” MENDOZA, (*Apud.* SPÓSITO 2004, p.93)<sup>43</sup>.

Nessa linha, Milton Santos (1992, p.49)<sup>44</sup>, inspirado também na concepção de espaço produzida por Henri Lefebvre, afirma que, “(...) a Sociedade só pode ser definida através do

<sup>38</sup> LEFEBVRE, H. (2008, p.62)... *Idem*

<sup>39</sup> LEFEBVRE, H. (2008, p.64 )... *Idem*

<sup>40</sup> SPÓSITO, Eliseu Savério. *Geografia e Filosofia: contribuição para o ensino do pensamento geográfico*. São Paulo: Editora UNESP, 2004, p.44.

<sup>41</sup> GIL, Antônio Carlos. *Métodos e Técnicas de Pesquisa Social*. São Paulo: Atlas, 1999.

<sup>42</sup> GIL, Antônio Carlos. (1999)... *Idem*.

<sup>43</sup> SPÓSITO, Eliseu Savério. (2004). ...*Op.cit.*

<sup>44</sup> SANTOS, Milton. *Espaço e Método*. São Paulo: Nobel, 1992.

espaço, já que o espaço é o resultado da produção, uma decorrência de sua história – mais precisamente, da história dos processos produtivos impostos aos espaços pela sociedade”.

Nesse sentido, as estruturas presentes na contemporaneidade dos espaços podem ser entendidas como resultado das alterações evidenciadas ao longo do tempo. (LAKATOS, 1996)<sup>45</sup>. Ou seja, resultantes de um processo contínuo de produção das relações sociais, políticas e econômicas. Tendo essa relação assumido um caráter processual, dinâmico e progressivo, ficaria claro o entendimento da condição indissociável do espaço e do tempo, na análise geográfica.

Ao mesmo tempo, seria importante ressaltar que, para a reconstrução das paisagens pretéritas, é necessário o entendimento de que o espaço de ontem, de outrora, não se fez produzir sob as mesmas condições dos espaços da contemporaneidade ou do presente, divergindo diante das formas e condições estruturais de produção. Claro que a definição de nosso objeto de pesquisa reforça a necessária abordagem de um espaço-tempo pretérito, necessitando assim, de especial atenção à adequação metodológica que subsidie a abordagem de uma geografia histórica regional.

De acordo com Erthal (2003, p.37)<sup>46</sup>, “(...) para que os espaços pretéritos sejam intelectualmente reproduzidos e, desse modo, inteligíveis, a Geografia Histórica necessita desenvolver um método adequado ao seu campo de estudo (...)”. Destaca então, as contribuições do trabalho de Maurício de Abreu (2000)<sup>47</sup> para a definição de um método aplicável aos estudos de cunho histórico e geográfico, entendendo também que a única diferença entre os estudos do presente e do passado, constitui-se no método utilizado, tendo em vista que as categorias analíticas são consideradas universais. Ainda segundo o autor, torna-se necessário a observação e aplicação de algumas regras metodológicas importantes, que devem ser seguidas no estudo dos espaços do passado. Recorrendo então ao trabalho de Abreu (2000)<sup>48</sup>, afirma que:

(...) embora as categorias espaciais sejam universais, as variáveis que tornam possíveis operá-las, não o são. Elas têm que ser adequadas ao contexto do passado em exame; (...) o “presente de então” só pode ser compreendido à medida de sua contextualização; (...) há que se investir em levantamento bibliográfico referente ao tempo em que se queira estudar, (...). (ABREU, 2000 *apud* ERTHAL, 2003, p.38)<sup>49</sup>.

<sup>45</sup> LAKATOS, Eva Maria. MARCONI, Marina de Andrade. *Metodologia Científica*. São Paulo: Atlas, 1986, p.80.

<sup>46</sup> ERTHAL, Rui. *Geografia Histórica – Considerações*. Revista Geographia – UFF; Ano V, N.09 – 2003.

<sup>47</sup> ABREU, M. de Almeida. (2000)... *Op. cit.*

<sup>48</sup> ABREU, M. de Almeida. (2000)... *Idem.*

<sup>49</sup> ERTHAL (2003)... *Op. cit.*

Torna-se também importante frisar que é sempre necessário apresentar um olhar crítico a cerca dos vestígios do passado, dos dados documentais encontrados e utilizados na pesquisa, pois estes podem constituir-se em reproduções de interesses e estratégias de seu tempo, incorporando estruturas de poder de suas épocas. O entendimento de que as fontes não são neutras, remete a percepção, por vezes recorrente, de descrições fantasiosas dos espaços pretéritos, aos quais, atendem aos interesses de determinados grupos em determinado período da história. Nessa linha, Abreu (1998, p.87)<sup>50</sup> nos lembra que, “(...) a história pode ser manipulada, e o foi várias vezes no passado. (...)”, sendo então importante, o posicionamento crítico do pesquisador quanto às fontes pesquisadas.

Vasconcelos (2009)<sup>51</sup> apresenta também uma proposta metodológica específica a fim de subsidiar as pesquisas a cerca da geografia histórica nas cidades brasileiras. Sua proposta fundamenta-se no necessário rompimento da perspectiva diacrônica de sucessão dos eventos no decorrer do tempo, atendendo a uma proposta de periodização do tempo histórico. Porém, cabe lembrar que, essa periodização não deve ser feita de forma arbitrária e descontextualizada da condição na qual se insere o objeto de pesquisa, devendo ser observados os períodos mais significativos, os momentos em que ocorreram rupturas ou marcos estruturais que determinem a definição de “períodos densos”<sup>52</sup>. Tais períodos são aqueles onde pode ser verificada grande intensidade de mudanças ou de importantes transformações na conjuntura espaço-temporal de um determinado lugar.

Vasconcelos (2009) então propõe o seguinte caminho metodológico a se seguir ao se tratar da Geografia Urbana Histórica:

Estabelecer uma periodização das longas durações, examinando as continuidades e as grandes rupturas, de acordo com os eventos históricos de maior importância para a cidade em exame. 2) Examinar o contexto de cada período em análise, buscando retirar das fontes primárias e secundárias disponíveis o que ocorreu de mais importante para a cidade e que aspectos nas diferentes escalas (internacional, nacional, regional e local) podem ter causado impacto direto e indireto na cidade. Devem ser considerados os ciclos econômicos, (...), e examinadas as questões relevantes de ordem ideológica, política, econômica, social, cultural, espacial, etc. 3) Examinar os agentes mais importantes, externos e locais, que contribuíram para modelar a cidade, como o Estado, a Igreja, os Agentes Econômicos, os diferentes extratos da população, etc. (...). 4) (...) examinar o desenvolvimento espacial da cidade em cada período (...). (VASCONCELOS, 2009, p.154/155)<sup>53</sup>.

<sup>50</sup> ABREU, M. de Almeida. (1998)... *Op. cit.*

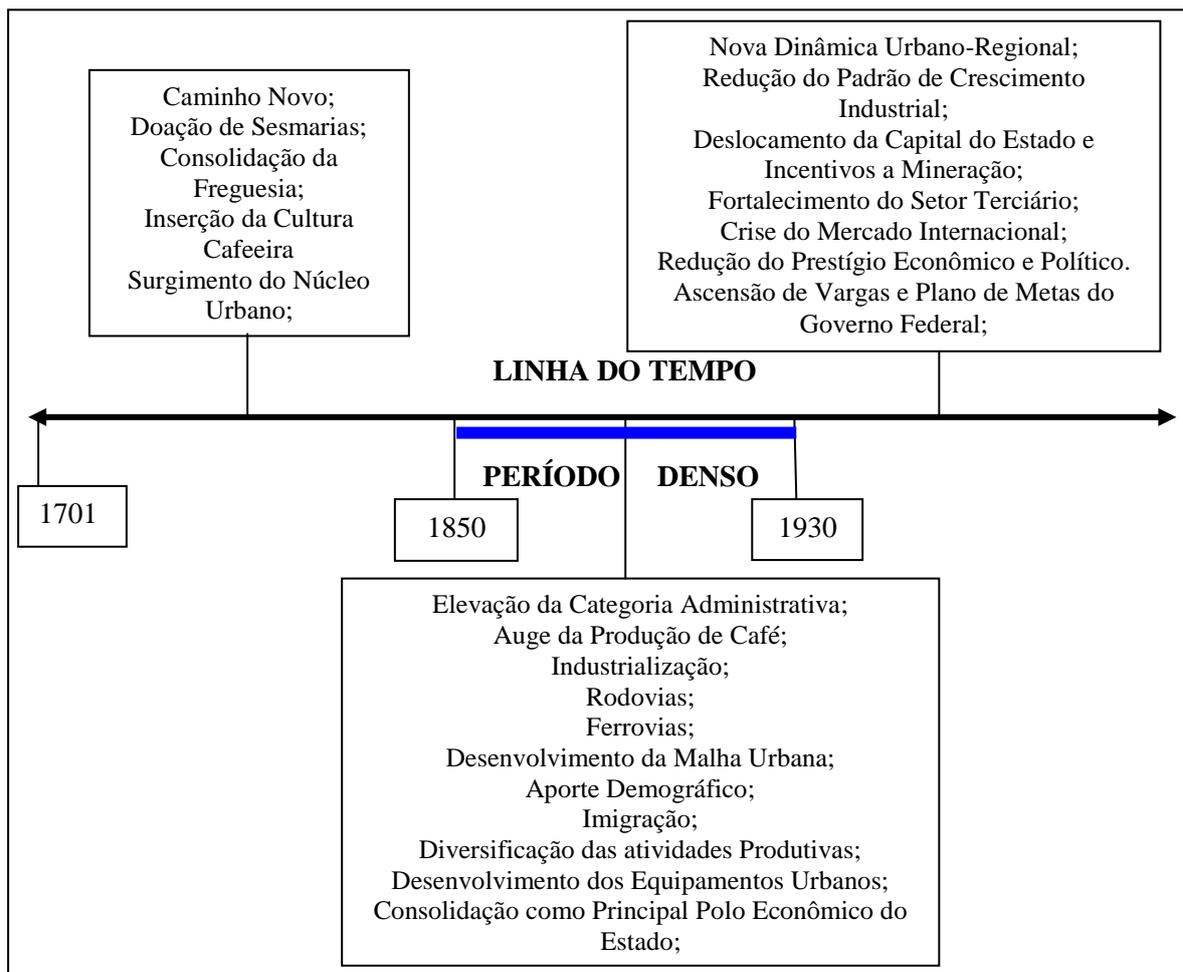
<sup>51</sup> VASCONCELOS, Pedro de Almeida. (2009, p.154)... *Op.cit.*

<sup>52</sup> VASCONCELOS, Pedro de Almeida. (2009, p.148)... *Idem.*

<sup>53</sup> VASCONCELOS, Pedro de Almeida. (2009)... *Idem.*

A análise e aplicação da metodologia proposta por Vasconcelos (2009) ao trabalho de pesquisa apresentado podem ser evidenciadas na perspectiva de periodização adotada a partir do entendimento e definição da existência de um “período denso” na evolução histórico-espacial regional. Não obstante, a estrutura evolutiva dos eixos de abordagem do trabalho visa atender as proposta metodológica de análise do espaço, compreendido em determinado intervalo temporal, a partir da análise dos elementos políticos, econômicos e sociais presentes na evolução dos espaços.

Assim, a definição dos marcos limítrofe dos períodos históricos de abordagem, compreendidos em três faixas temporais distintas expostas no organograma apresentado a seguir, atende a proposta metodológica de periodização do espaço objeto de investigação. Ao mesmo tempo, a análise do contexto social, político e econômico em que se insere o objeto de pesquisa consagram os demais pontos propostos metodologicamente ao trabalho de resgate das paisagens pretéritas.



**FIGURA 04:** Proposta de Periodização (Período Denso)

Fonte: Elaborado pelo autor.

Nossa proposta de periodização, definida a partir do entendimento da existência de um intervalo temporal que concentra significativas alterações no espaço, representa a interseção de dois eixos de sucessão do tempo que definem uma unidade sócio-espacial. Nessa perspectiva, referimo-nos a inserção de dois tempos distintos, um conduzindo ao entendimento do tempo como processo evolutivo, um tempo histórico da sucessão natural dos eventos; o outro relacionado ao tempo do lugar, das formas específicas de apropriação do espaço pelo homem.

É importante destacar que, o tempo de um lugar é sempre único, dependendo então das formas de apropriação daquele espaço pela ação humana numa relação mediada pela técnica. A técnica por sua vez diferencia cada época de análise, pois possui características específicas produzidas a partir das formas particulares de apropriação do tempo social.

Segundo Santos (2006)<sup>54</sup>, um dos grandes desafios da Geografia seria o de definir um caminho que pudesse sistematizar as relações entre técnica, tempo e espaço. Entende então que a técnica constitui-se como um fio condutor (*grifo nosso*), que conecta o espaço ao tempo. Assim, o caráter indissociável do espaço e do tempo preserva-se na concretude da técnica, que pode ser temporalmente datada. Dessa forma, segundo as palavras de Santos (2006), “(...) a técnica é tempo congelado e revela uma história”.

(...) a maneira como a unidade entre tempo e espaço vai dando-se, ao longo do tempo, pode ser entendida através da história das técnicas: uma história geral, uma história local. (...) A técnica nos ajuda a historicizar, isto é, a considerar o espaço como fenômeno histórico a geografizar, isto é, a produzir uma geografia como ciência histórica. (SANTOS, 2006, p.29)<sup>55</sup>.

Milton Santos (2006) reconhece assim o caráter indissociável do tempo e do espaço, porém alerta que, para que possamos trabalhar com as categorias sob uma perspectiva integradora e totalizadora, devemos reconhecer seu caráter concreto e material. Assim, para que possamos analisar e relacionar o tempo e o espaço precisamos tratá-los segundo “parâmetros comparáveis”<sup>56</sup>.

Ora, se o espaço é entendido como uma estrutura concreta e empírica, o tempo também precisa sê-lo, e o será na medida em que puder ser “empiricizado”, o que pode ser realizado através da temporalidade das técnicas que podem ser datadas<sup>57</sup>. Dessa forma:

<sup>54</sup> SANTOS, Milton. *A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção*. Coleção Milton Santos; São Paulo; Editora da Universidade de São Paulo: 2006, p.29 – 30.

<sup>55</sup> SANTOS, Milton. (2006)... *Idem*.

<sup>56</sup> SANTOS, Milton. (2006, p.32)... *Idem*.

<sup>57</sup> SANTOS (2004) (*apud*. SILVA, M. W., 2012, p.03)... *Op. cit.*

Se queremos unificar tempo e espaço, (...), o tempo deve também ser empiricizado. (...), tornando-o material, e desse modo o assimilamos ao espaço, que não existe sem materialidade. A técnica entra aqui como traço de união, historicamente e epistemologicamente. As técnicas de um lado, dão-nos a possibilidade de empiricização do tempo e, de outro lado, a possibilidade de uma qualificação precisa da materialidade sobre a qual as sociedades humanas trabalham. (SANTOS, 2006, p.33)<sup>58</sup>.

Assim, a união entre espaço e tempo se faz por intermédio das técnicas. Por sua vez, as técnicas podem ser analisadas como uma “medida de tempo”<sup>59</sup>, tendo em vista guardarem características únicas relacionadas ao momento e ao processo em que se instalam. Sendo a técnica, aplicada ao espaço a partir do trabalho do homem, traz em seu entendimento um duplo processo que se faz perceber pela materialização física dos objetos e eventos, assim como das relações de trabalho que se fazem existir. Ora, as relações de trabalho por sua vez pressupõem as formas de divisão do trabalho específicas de cada época, de cada momento histórico que definiria o modo de produção de uma época. Como nos lembra Santos (2006, p.33)<sup>60</sup>, “(...) através do processo de produção, o espaço torna o tempo concreto (...)”, sendo que, “(...) o trabalho realizado em cada época supõe um conjunto historicamente determinado de técnicas. (...)”.

Segundo Silva (2012, p.05)<sup>61</sup>, com a proposta de “empiricização” do tempo apresentada por Milton Santos (2006)<sup>62</sup>, podemos determinar os lugares a partir da análise da aplicação diferencial das técnicas, levando ao entendimento da singularidade espacial da materialização dos eventos, definida pela “(...) datação diferencial dos lugares”, o que por consequência levaria a “(...) determinação de recortes temporais através do recurso das periodizações”.

O reconhecimento da existência de tempos distintos que incidem sobre um mesmo lugar, ou seja, sobre o espaço, nos trás a tona a refutação da análise do espaço como resultado da simples sucessão de eventos no decorrer da história. Sabemos que sobre o espaço, incide uma temporalidade, que é comum a todos os lugares, resultado da própria dinâmica espaço-temporal das formas características do modo de produção. Porém, em diferentes lugares, as maneiras de apropriação desses espaços pelo homem não são idênticas, o que atribui identidade e singularidade ao processo.

---

<sup>58</sup> SANTOS, Milton. (2006)... *Op. cit.*

<sup>59</sup> SANTOS, Milton (2006, p.34)... *Idem.*

<sup>60</sup> SANTOS, Milton. (2006)... *Idem.*

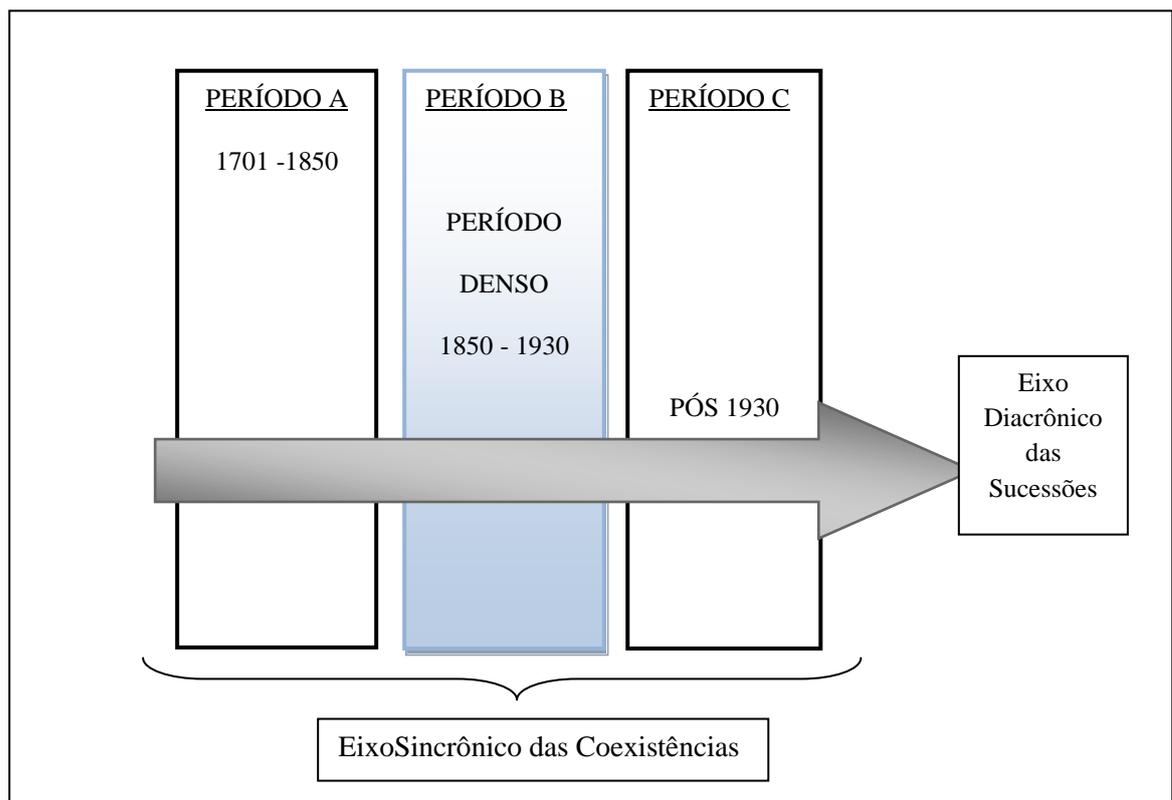
<sup>61</sup> SILVA, M. W. (2012)... *Op. cit.*

<sup>62</sup> SANTOS, Milton. (2006)... *Op. cit.*

Nessa linha e de acordo com Santos (2006):

Todos os lugares existem em relação com um tempo do mundo, tempo do modo de produção dominante, embora nem todos os lugares sejam, obrigatoriamente, atingidos por ele. Ao contrário, os lugares se diferenciam, seja qual for o período histórico, pelo fato de que são diversamente alcançados, seja quantitativamente, qualitativamente, por esses tempos do mundo. O tempo do mundo seria o tempo mais externo, abrangente de todos os espaços, independente da escala. (SANTOS, 2006, p.90) <sup>63</sup>.

Dessa forma, Santos (2006)<sup>64</sup> destaca que, para que possamos entender o lugar, devemos considerar a existência de dois eixos, o das sucessões e o das coexistências. O eixo das sucessões, ou diacrônico, refere-se ao tempo histórico, cronológico, do decorrer da história, um tempo abstrato por não considerar a diferença entre os diversos lugares. Já o eixo das coexistências, ou sincrônico, refere-se ao tempo do lugar, das diferentes formas de acontecer de apropriação do tempo social, é o tempo concreto da vida e das relações.



**FIGURA 05:** Eixo das Sucessões e das Coexistências  
 Fonte: SILVA (2012, p.06)... *Op. cit.* Adaptado pelo Autor.

<sup>63</sup> SANTOS, Milton. (2006)... *Op. cit.*

<sup>64</sup> SANTOS, Milton. (2006, p. 104) ...*Idem.*

Entretanto, Silva (2012, p.08)<sup>65</sup>, chama atenção para a dúvida de caráter metodológico quanto à adoção da sincronia e da diacronia na análise de espaços pretéritos. Sua preocupação fundamenta-se na questão de abordagem sincrônica preocupar-se com os padrões espaciais, enquanto por outro lado, a abordagem diacrônica preocupa-se com os processos temporais.

(...) a vantagem da abordagem sincrônica-diacrônica é possibilitar o estudo conjunto da estrutura e do processo. Como o recorte sincrônico congela um padrão espacial, perde-se informação referente ao processo, situação que se inverte ao utilizar-se a análise diacrônica, pois temos muita informação referente ao processo, porém perde-se informação a respeito dos padrões espaciais. (SILVA, 2012, p.09)<sup>66</sup>.

A solução para o problema estaria na adoção de um equilíbrio de abordagem entre os dois eixos. Silva (2012)<sup>67</sup> então, apoiado na leitura de Estaville Jr. (1991)<sup>68</sup>, chama de “barganha espaço-tempo”, a estratégia de abordagem adotada pelo pesquisador na dosagem entre as análises sincrônica e diacrônica. Entende assim que essa barganha se daria “(...) diminuindo o movimento dos fenômenos através do tempo e aumentando a precisão da análise espacial, bem como, aumentando o movimento dos fenômenos através do tempo e aumentando a precisão da análise processual”.

Dessa forma, a definição da abordagem sincrônica de nosso trabalho, não se afasta de uma abordagem diacrônica dos processos temporais que se estabelecem na construção e formação social, política e econômica dos espaços.

Por fim, acreditamos que diante do entendimento desses conceitos, assim como o posicionamento metodológico apresentado, podemos construir o diálogo e a reflexão a qual nos propomos. O caminho metodológico adotado assumiu como base de investigação, considerável pesquisa bibliográfica, visando produzir uma leitura da história das formas de produção e incorporação dos espaços. Acreditamos também que a reflexão apresentada, fundamentada no método e no referencial teórico, possa contribuir com o entendimento das paisagens pretéritas e as formas de produção e evolução do espaço urbano e regional.

Em tempo, nossa abordagem a cerca da Geografia Histórica subentende especial preocupação não apenas com o espaço, mas também com o tempo. Embora essas duas

---

<sup>65</sup> SILVA, M. W. (2012)... *Op. cit.*

<sup>66</sup> SILVA, M. W. (2012)... *Idem.*

<sup>67</sup> SILVA, M. W. (2012, p.08)... *Idem.*

<sup>68</sup> ESTAVILLE JR., LAWRENCE, E. *Organizing Time in Historical Geography*. In: GREEN, D. Brooks (ed.). *Historical Geography: a methodological portrayal*. Savage, Maryland: Rowman& Littlefield Publishers, c.1991. p. 319.

categorias constituam-se em objetos de pesquisa da História e da Geografia, procuramos analisar como se deu seu enlace na evolução do pensamento geográfico. Ora, essa questão depreendeu então, o entendimento da Geografia e da História segundo um percurso teórico que consubstancia o entendimento do caráter inseparável do espaço e do tempo.

### 1.3 - A Geografia e a História: Um Percorso Teórico de Abordagem

No início de nosso trabalho, chamamos a atenção para o caráter interdisciplinar de nossa abordagem. Referimo-nos ao necessário trabalho conjunto das diversos campos das ciências sociais, em especial da Geografia e da História, somando esforços ao entendimento das formas de produção dos espaços.

Nesse percurso, destacamos que a Geografia não é História. Essa afirmação reforça desde já a diferenciação do objeto de análise nas diferentes disciplinas. Podemos sim, entender que a relação entre a História e a Geografia ocorre como uma conexão analítica e sincrônica de seus objetos de pesquisa, o espaço e o tempo. Embora já tenhamos afirmado o caráter indissociável das categorias conceituais, reafirmamos a complementaridade das abordagens onde, “(...) o tempo não pode ser entendido desvinculado de sua relação com o espaço e vice-versa”. (SPOSITO, 2004, p.96)<sup>69</sup>.

Assim como afirma Pires (2008, p.02)<sup>70</sup>, “(...) entre todas as ciências, a História é a de relação mais íntima com a Geografia. A Geografia utiliza-se da História para poder compreender, em tempos passados, a construção do espaço, (...)”. Em seu texto, o autor reconhece também o caráter recíproco das contribuições, onde o conhecimento do meio geográfico constitui-se em importante elemento do saber histórico. Dessa forma, podemos apreender que ao mesmo tempo em que a Geografia apresenta uma dimensão histórica, a História detém uma perspectiva geográfica e espacial de abordagem.

Nessa linha, Andrade (1987, p.15)<sup>71</sup> afirma que “(...) a história como ciência que estuda a evolução da humanidade e a forma como ela se processa (...)”, possui íntima relação com a Geografia. Essa relação pode ser definida pela descrição do espaço onde ocorreram os eventos e a descrição histórica das paisagens pretéritas. Ou seja, na história, ou no estudo da

<sup>69</sup> SPOSITO, Eliseu Savério. (2004)... *Op. cit.*

<sup>70</sup> PIRES, Hindenburgo Francisco. (2008)... *Op. cit.*

<sup>71</sup> ANDRADE, Manuel Corrêa de. (1987)... *Op.cit.*

evolução humana, define-se o lócus do evento, o espaço ocupado socialmente, disputado, apropriado e explorado pelas classes dominantes.

Para Barros (2010, p.69)<sup>72</sup>, a história pode ser entendida como o “estudo do homem no tempo e no espaço”. Sendo que, as ações e transformações que afetam a vida humana ocorrem sempre em um espaço geográfico e político, e acima de tudo, em um espaço social. O espaço então se constitui no grande mediador entre as duas disciplinas.

Assim, para a Geografia, o tempo consagra a evolução produtiva do espaço, enquanto na História, o espaço materializa as relações construídas socialmente no decorrer da evolução temporal. Dessa forma, a História contribui ao entendimento das contradições presentes na produção dos espaços e as formas de consolidação das relações de poder exercidas pelas classes dominantes em escala temporal. Essa visão integradora entre as disciplinas consolida a construção de uma leitura histórica das diferentes formas de construção dos espaços, socialmente produzidos e incorporados economicamente.

Continuando, entendemos então que o estudo do espaço não se constitui em uma exclusividade da ciência geográfica, da mesma forma, a análise histórico-temporal dos eventos não pode se restringir a reconstrução evolutiva da História. Esse caráter multidisciplinar da pesquisa reitera o necessário diálogo, fundamentado no materialismo histórico dialético, entre as disciplinas História e Geografia. Nessa linha, concordando com a metodologia aplicada, destacamos que o vínculo entre as disciplinas perpassa pelo reconhecimento da íntima relação entre tempo e espaço, sob uma perspectiva integradora e complementar.

A relação e o caminho percorrido pelas duas disciplinas não é algo recente, seu entrelaçamento já havia sido analisado por diversos autores, inclusive por geógrafos pertencentes à corrente da Geografia Clássica. Um dos primeiros geógrafos a analisar a relação entre as disciplinas foi o inglês Pinkerton, que no início do século XIX, afirmava que a geografia, até então praticada, apenas aspirava ao esclarecimento dos fatos históricos. O novo período que se iniciava demandava das ciências tarefas novas, mais complexas, as quais fomentaram sua separação. Dessa forma, “(...) cortando as amarras com a história, (...) a geografia tomou seu lugar de direito como ciência independente e de servente da história, elevou-se a posição de sua mestra, (...)”. (TATHAM, 1959, p.202)<sup>73</sup>.

---

<sup>72</sup> BARROS, José D’Assunção. *Geografia e História: uma interdisciplinaridade mediada pelo espaço*. Revista do Departamento de Geociências, Universidade Estadual de Londrina. V.19; N.03, 2010.

<sup>73</sup> TATHAM, George. *A geografia no Século XIX*. Boletim Geográfico do IBGE. Rio de Janeiro:Ano XVII, N. 150, 1959.

Embora bastante incisivo em sua colocação, devemos respeitar o período ao qual se inserem seus escritos. Manoel Corrêa de Andrade (1987) afirma que o início do século XIX, o século das luzes<sup>74</sup>, é marcado por um conjunto de mudanças de ordem cultural, econômica e política, destacando a consolidação da classe burguesa na sociedade e a expansão e consagração do modo de produção capitalista<sup>75</sup>.

Na verdade, o que se propunha no momento era garantir a autoafirmação da disciplina perante os demais campos de pesquisa, garantindo a autonomia e o reconhecimento de seu objeto de pesquisa. Cabe ressaltar que o desenvolvimento da Geografia ocorre juntamente com o desenvolvimento do capitalismo e da ascensão da classe burguesa. Essa Geografia, influenciada por Kant<sup>76</sup> “(...) era como a História, uma ciência descritiva, distinguindo-se desta por ser corológica, enquanto a História era cronológica”. (ANDRADE, 1987, p.47)<sup>77</sup>.

Karl Ritter<sup>78</sup> reconheceu o estreitamento entre as disciplinas e a importância da história nos trabalhos geográficos, tendo em vista que a relação entre o homem e a natureza não se constitui em um evento desprovido e desvinculado da história, existindo sempre uma conexão com o passado. Dessa forma, para Ritter:

(...) a ciência geográfica não pode desprezar o elemento histórico, se pretende ser verdadeiramente um estudo do território e não uma obra abstrata, uma moldura através da qual se veja o espaço vazio e não o quadro que essa deve conter. Ritter (1833, *Apud*. MORAES 1990, p.89)<sup>79</sup>

Ainda segundo Ritter (1833, *Apud* MORAES, 1990, p.90)<sup>80</sup>, “(...) do mesmo modo a história não pode desprezar a geografia porque os fatos que esta contempla tem necessidade de um teatro onde se desenvolver.”

---

<sup>74</sup> A ascensão da burguesia e a expansão do capitalismo estimulou o desenvolvimento da técnica e das pesquisas. Para tanto, foi necessário romper com as amarras e restrições definidas pela igreja e pelo Estado. Seu apogeu se deu no século XVIII alcançando meados do século XIX. A burguesia foi grande incentivadora do movimento iluminista, por buscar romper com o absolutismo monárquico e com a forte influência da igreja, considerados obstáculos ao desenvolvimento e expansão dos seus interesses. O período marca o início da busca por explicações racionais para os eventos, assim, priorizando o racionalismo burguês. Ver: ANDRADE, Manuel Correia de (1987 p. 46 - 47)... *Op. cit.*

<sup>75</sup> ANDRADE, Manuel Correia de. (1987, p.49)... *Idem.*

<sup>76</sup> Sobre as concepções de espaço e tempo em Kant, ver: TANAKA, Juliana Emy Carvalho. *O Espaço em Kant e suas contribuições na definição do conceito de região*. In: GODOY, Paulo R. Teixeira de (Org.) História do Pensamento Geográfico e Epistemologia em Geografia. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2010, p.60.

<sup>77</sup> ANDRADE, Manuel Corrêa de. (1987)... *Idem.*

<sup>78</sup> RITTER é considerado, ao lado de Alexander Von Humboldt, um dos fundadores da geografia moderna. Desenvolveu o método comparativo em suas abordagens, buscando uma sistematização dos eventos no meio geográfico. Sobre RITTER, ver: TATHAN, George. (1959)... *Op.cit.*; e ANDRADE, M.C.(1987, p.52)... *Op.cit.*

<sup>79</sup> MORAES, A. C. R. (Org.) *Ratzel*. Coleção Grandes Cientistas Sociais. N.59, São Paulo, Ed. Ática, 1990.

<sup>80</sup> MORAES, A. C. R. (1990)... *Idem.*

Apesar do reconhecimento da estreita relação entre as disciplinas, essas assumiam um posicionamento essencialmente descritivo, de um tempo linear e um espaço estático, fruto das observações realizadas em determinado momento, consagrando uma geografia do visível, do presente, marcante no positivismo moderno.

De certo, as relações estabelecidas entre as disciplinas, por não se constituírem em abordagens multidisciplinares, serviram a propagar a ideia de ciências assessoriais, ou complementares, sem uma inter-relação consistente entre seus objetos. Ao mesmo tempo, suas perspectivas corológicas e cronológicas, afastavam as abordagens do processo de desenvolvimento da sociedade, atendendo aos interesses das classes privilegiadas e do Estado, interessados na manutenção do *status quo*, ou seja, o distanciamento da história afastava também o entendimento das contradições presentes no espaço.

Além disso, esse distanciamento entre as disciplinas, ao não levar em conta o processo ou evolução temporal das sociedades, eliminava a possibilidade de questionamentos e críticas referentes ao método adotado. Consagra assim, como afirma Abreu (1998, p.92)<sup>81</sup>, “(...) uma luta travada pela geografia para afirmar-se na divisão positivista do saber do século XIX”.

Posteriormente, Friedrich Ratzel<sup>82</sup> também questionou se a Geografia se constituiria em uma ciência auxiliar a História. Para responder, recorre a Kant afirmando que a Geografia estaria na base da História, pois os fatos históricos deveriam se referir a um teatro físico onde se desenrolariam os eventos<sup>83</sup>. Em sua obra *Antropogeografia – fundamentos da aplicação da Geografia à História*, publicada em 1882, Ratzel, apesar de reconhecer as relações existentes entre as disciplinas e sua inseparabilidade, reitera sua preocupação em estabelecer um limite aos quais os objetos de investigação não se comprometam, persistindo na produção de uma perspectiva de tempo linear, progressiva e descritiva. Afirma assim que:

(...) a tarefa mais importante da geografia continuará sendo sempre a de estudar, descrever e representar a superfície terrestre. Porém, mesmo atribuindo à história o estudo dos acontecimentos que se sucedem no tempo, à geografia as condições de fato do território, não se pode esquecer que todo acontecimento se faz no espaço, e por isso toda história possui seu teatro. Tudo que hoje constitui o presente será história amanhã; por isso o material da geografia vai passando ininterruptamente pelas mãos da história. Ratzel (1882, *Apud*, MORAES, 1990, p.90)<sup>84</sup>

<sup>81</sup> ABREU, Maurício de. (1998)... *Op. cit.*

<sup>82</sup> RATZEL é considerado pai da geografia política, com relevante contribuição a sistematização da geografia moderna. Suas principais obras são intituladas *Antropogeografia* e *Geografia Política*. Sobre Ratzel ver: MORAES, Antônio Carlos Robert. (1990)... *Op. cit.*

<sup>83</sup> RATZEL, *Apud*, MORAES, Antônio Carlos Robert. (1990, p.84)... *Idem.*

<sup>84</sup> RATZEL, *Apud*, MORAES, Antônio Carlos Robert. (1990)... *Idem.*

Como contraponto a análise espaço e tempo, ou Geografia e História no século XIX, destacamos as contribuições de Élisée Reclus<sup>85</sup> que também procurou analisar as interações entre as duas disciplinas. No prefácio de sua obra, *L'Homme et la Terre* (1906)<sup>86</sup>, afirma que: “(...) a geografia é a história do espaço, enquanto a história é a geografia do tempo”. Ao integrar as categorias tempo e espaço, contribui com a associação da Geografia e da História no entendimento das relações que se estabelecem no meio. Reclus admitia a existência de uma totalidade complexa, relacionada à inseparabilidade do tempo e do espaço integrando as duas disciplinas<sup>87</sup>. Entretanto, Reclus ainda estava ligado à busca por leis que pudessem explicar as relações entre o homem e a natureza. A dificuldade em reunir, sob um viés histórico de evolução do homem, os fenômenos explicáveis sobre a égide das leis gerais é o que o leva a perceber a existência de uma totalidade complexa. Nessa leitura então, seria fundamental o estudo da evolução humana e da sociedade correlacionando-as intimamente com o decorrer da história, ou do tempo, apresentando assim, uma visão dialética da relação espaço-tempo.

Apesar do avanço na discussão, o posicionamento político e ideológico de Reclus o distanciou das grandes escolas de pensamento geográfico. Como afirma Santiago (2011, p.13)<sup>88</sup>, “sua obra estava à frente de seu tempo e espaço”. Observamos que seu trabalho parece ter antecipado um período que somente se materializa a partir da década de 1970, com o desenvolvimento da Geografia Crítica<sup>89</sup>, momento em que seus textos ganham novas releituras e maior reconhecimento. Os limites disciplinares rígidos entre as duas disciplinas parece marcar todo o século XIX, consagrando o distanciamento entre os estudos. A Geografia dessa forma restringia-se a análise do visível, dos objetos materiais, enquanto o imaterial, não palpável, seria objeto de pesquisa das outras ciências, inclusive da História.

Contemporâneo de Reclus, Paul Vidal de La Blache<sup>90</sup>, procurou apresentar uma nova perspectiva de análise da relação homem – natureza. Sua teoria opunha-se ao modelo

<sup>85</sup> Sobre RECLUS, ver: ANDRADE, Manuel Correia de. (1987, p.56)... *Op. cit.*

<sup>86</sup> *L'Homme et la Terre* (1906) – O Homem e a Terra.

<sup>87</sup> SANTIAGO, João Phelipe. *O Espaço geográfico como Totalidade Viva e Complexa em Reclus*. Colóquio Internacional: Élisée Reclus e a Geografia do Novo Mundo. USP, São Paulo: 2011, p.06.

<sup>88</sup> SANTIAGO, João Phelipe. (2011)... *Idem*.

<sup>89</sup> Desenvolve-se principalmente a partir da década de 1970 fundamentada no materialismo histórico e na dialética. Buscou romper com a geografia tradicional e com a corrente teórico quantitativa, reconhecendo o espaço como conceito chave da ciência geográfica. Propôs superar o caráter pretensamente neutro da ciência geográfica criticando seu posicionamento ao lado dos interesses das classes privilegiadas e do Estado. O aumento da complexidade social, política e econômica demandou dos geógrafos maior criticidade e engajamento em suas abordagens buscando compreender o mundo a partir das relações estabelecidas com o homem que, a partir de uma percepção conscientemente da realidade, seria capaz de revelar a real essência das coisas, das relações de poder e das formas de produção dos espaços. Sobre a Geografia crítica ver: MORAES, Antônio Carlos Robert. *Geografia: Pequena História Crítica*. São Paulo: Annablume, 2005.

<sup>90</sup> LA BLACHE, Paul Vidal de. Acreditava que a relação entre o homem e a natureza era mediada pelo conjunto de possibilidades que o espaço oferece ao homem, e este o exploraria de acordo com o seu desenvolvimento

praticado pela escola geográfica alemã, ou seja, pelo modelo de Ratzel, o qual considerava determinista. La Blache entendia a relação entre o homem e o meio a partir do conjunto de possibilidades de reação dos homens diante das diferentes condições naturais impostas, dando origem ao *Possibilismo Geográfico*<sup>91</sup>.

La Blache então, discordando de Ratzel, procura inserir o homem na caracterização das paisagens regionais como elemento ativo, respondendo as condições oferecidas pelo meio. Essa perspectiva o levou a reconhecer a análise do processo histórico da relação entre o homem e o meio, rompendo com a visão determinista propagada pela geografia de Ratzel.

Dessa forma, a natureza não se constituiria como elemento único e decisivo a evolução dos agrupamentos humanos. Ao mesmo tempo, buscou rescindir com uma visão mecanicista de determinação dos eventos históricos a partir das condições naturais. Assim, o entendimento da região emerge sob um novo significado, entendida como um produto histórico que expressava a relação entre o homem e a natureza. Como afirma Moraes (2005, p.28)<sup>92</sup>, um “(...) processo de historicização do conceito de região”.

Embora a geografia de La Blache representasse um avanço na discussão da relação homem-meio, esta não caminhou na análise das interações sociais, prevalecendo o caráter naturalista fundamentado na descrição dos aspectos físicos, humanos e econômicos da paisagem, ou seja, das relações entre o homem e a natureza.

Em seu trabalho, *Os Gêneros de Vida na Geografia Humana*<sup>93</sup>, La Blache analisa a possibilidade de alteração das paisagens segundo o gênero de vida praticada no espaço pelos grupos sociais. Seu entendimento então reafirma uma proposta a qual os gêneros e modos de vida praticados pelos diferentes grupos sociais não seriam apenas resultado da ação do meio físico sobre as sociedades, mas sim, em uma ação contínua e metódica, resultado da ação do homem sobre o ambiente, dentro de um caráter recíproco.

Porém, essa nova forma de se interpretar o homem e a natureza, humanizando a individualidade dos fatos ocorridos no desenvolvimento dos agrupamentos humanos, serviu de base à formulação de pesquisas desenvolvidas tanto na Geografia quanto na História. Para a Geografia, os desdobramentos das discussões resultarão na constituição de um novo campo de pesquisa que ganhará força nas primeiras décadas do século XX, a Geografia Histórica.

Nessa fase, embora pouco difundida, a Geografia Histórica começa a ganhar espaço,

---

técnico-científico e suas necessidades. Sobre La Blache ver: MORAES, Antônio Carlos Robert. *Vidal de La Blache e a Geografia Humana*. In: Geografia: Pequena História Crítica. São Paulo: Annablume, 2005.

<sup>91</sup> *Id Ibidem*.

<sup>92</sup> MORAES, Antônio Carlos Robert. (2005)... *Idem*.

<sup>93</sup> LA BLACHE, Vidal. *Os Gêneros de Vida na Geografia Humana*. Niterói: PPGGEO-UFF, N.13, ano VII, 2005. Pág. 113 a 130.

fundamentando seu objeto na busca das espacialidades pretéritas, num esforço de reflexão a cerca da categoria tempo aplicada a uma abordagem espacial. Ora, se a geografia se coloca como ramo da ciência que se dedica ao estudo do espaço, e este sendo ocupado pela sociedade, não pode ela se esquecer de que os fenômenos sociais, e por consequência, espaciais, são também temporais, reafirmando o caráter indissociável entre tempo e espaço, História e Geografia.

Esse novo ramo de pesquisa da ciência geográfica opunha-se a geografia tradicional reconhecendo a importância do resgate histórico, ou seja, “(...) da valorização da história no estudo do processo geográfico e dos aspectos socioculturais na análise dos processos espaciais”. (PIRES, 2008, p.02)<sup>94</sup>. Entretanto, embora representasse um avanço na discussão da relação entre tempo e espaço, a Geografia Histórica nesse período foi reincidentemente confundida como História da Geografia, em função da falta de uma definição mais precisa, sendo marginalizada pelos próprios geógrafos que a definiam como um apêndice da História. (ERTHAL, 2003)<sup>95</sup>.

Podemos dizer que, a Geografia Histórica teve sua gênese na França, em um movimento fundamentado no historicismo<sup>96</sup>, inserida então, no âmbito de mudanças epistemológicas maiores que não se restringiram apenas a Geografia. Essas mudanças se constituem no fruto das influências produzidas pela obra de La Blache sobre o trabalho de historiadores no que concerne a relação entre a Geografia e a História.

Para a História, os desdobramentos da teoria de La Blache materializaram-se na incorporação de uma dimensão espacial de abordagem, rompendo com o caráter estático dos fatos históricos. Assim, os historiadores passaram a reconhecer o espaço não apenas como receptáculo de eventos, mas como sujeito ativo da história, buscando romper com um posicionamento tradicional, de uma história linear, factual, fixa e imutável. Essa incorporação deu origem ao que entendemos como *Geohistória*<sup>97</sup>.

A Geohistória buscou inserir o estudo do espaço na leitura do tempo, ou como afirma Barros (2010, p.74)<sup>98</sup>, “(...) introduz a geografia como base de leitura para a história”. Assim, entendemos que a Geohistória resulta do nascimento de uma nova forma de se entender as

<sup>94</sup> PIRES, Hindemburgo Francisco. (2008)... *Op.cit.*

<sup>95</sup> ERTHAL, Rui. (2003, p. 30-31)... *Op.cit.*

<sup>96</sup> Fundamenta-se na percepção de que as configurações presentes no espaço são sempre resultado de processos que se desenvolveram no tempo, ou seja, na história, podendo então ser reconstruídos e compreendidos no presente. Ver: PIRES, Hindemburgo. (2008, p.14)... *Op. cit.*

<sup>97</sup> Sobre Geohistória, Ver: PIRES, Hindemburgo. (2008, p.10)... *Idem.*

<sup>98</sup> BARROS, José D' Assunção. (2010)... *Op.cit.*

relações entre o homem, o espaço e o tempo. Esse processo se dá com o desenvolvimento da “*Nova História*”<sup>99</sup>, como movimento de ruptura com a historiografia tradicional.

Nessa linha, Lucien Febvre<sup>100</sup>, integrante da primeira geração da Escola dos Annales<sup>101</sup>, buscou na obra de La Blache a concepção espacial para pensar as relações entre o espaço e a sociedade. Segundo Poblet (2011, p.78)<sup>102</sup>, “(...) Febvre apresenta-nos uma visão de conjunto, que se move através do tempo e do espaço.” Em seu entendimento, a relação entre tempo e espaço seria indispensável a compreensão da vida dos homens.

Porém, foi com Fernand Braudel<sup>103</sup>, representante da segunda geração dos Annales, que a relação tempo e espaço ganha força. Assim como Lucien Febvre, Braudel buscou romper com a historiografia tradicional produzindo uma perspectiva dialética entre os objetos de pesquisa da Geografia e da História. Sua obra, também influenciada pelas concepções espaciais de La Blache, introduziu uma nova perspectiva teórico-metodológica que buscava compreender a inter-relação entre o tempo histórico e o processo histórico<sup>104</sup>.

Essa nova perspectiva teórico-metodológica leva Braudel a construir uma leitura que aproximasse a história ao espaço, reconhecendo as relações entre o homem, o espaço e o tempo como elementos indissociáveis em sua análise. Para Poblet (2011, p.138)<sup>105</sup>, “(...) Braudel cria um campo de análise onde estas relações são decompostas em três temporalidades: a longa duração, a da média duração e a curta duração”<sup>106</sup>. Cada

<sup>99</sup> A *Nova História* representa uma ruptura com a ciência tradicional descritiva, de uma história narrativa e cronológica. Recusa assim, a ideia tradicional de um tempo linear, cumulativo e irreversível. O que antes era considerado fixo, estático e imutável, passa a ser entendido como uma construção cultural sujeita a variações, tanto no tempo quanto no espaço.

<sup>100</sup> FEBVRE, ao lado de Marc Bloch fundou a revista *Les Annales d'Histoire Économique et Sociale*, (Anais de História Econômica e Social) em 1929. Em 1920 publica: *La Terre et l'Évolution Humaine. Introduction Géographique à l'Histoire*, (A Terra e a Evolução Humana: Introdução da Geografia a História), estabelecendo relação entre o tempo e o espaço em uma visão de conjunto. Sobre FEBVRE, L. ver: POBLET, Maria Del Mar Ferrer Jordá. *A Dimensão Espaço-Temporal em Fernand Braudel: Aportes Teóricos para a Geografia*. Dissertação de Mestrado: Programa de Pós- Graduação em Geografia da UFMG; 2011, p. 61.

<sup>101</sup> Surgiu em 1929 após a publicação da Revista dos Annales, ligada a “Nova História”, buscava a ampliação do diálogo da História com as demais ciências. Representa um marco na introdução da interdisciplinaridade na pesquisa assim como da perspectiva espacial aos estudos históricos. Ver: BARROS, J. D'Assunção. *A Escola dos Annales: Considerações Sobre a História do Movimento*. Revista História em Reflexão, Vol. 04, N08, UFGD: 2010.

<sup>102</sup> POBLET (2011)... *Op. cit.*

<sup>103</sup> BRAUDEL, em sua obra: “*La Méditerranée et Le Monde Méditerranéen à L'époque de Philippe II*” (O Mediterrâneo e o Mundo Mediterrânico à Época de Felipe II) - 1949, recorre as concepções de La Blache no entendimento da relação entre homem e a natureza. Braudel procurou demonstrar que o tempo evolui com diferentes velocidades sobre os espaços, assim, produzindo diferentes temporalidades espacializadas que marcam o ritmo da história. Sobre Braudel, ver: BARROS, J. D'Assunção. *História, Espaço e Tempo: interações necessárias*. Varia História, B.H., Vol.22, N36, p.460-476; 2006. Também em BARROS, J. D'Assunção. (2010)... *Op. cit.*; e POBLET (2011, p.110)... *Op. cit.*

<sup>104</sup> PIRES, Hindemburgo Francisco. (2008, p.12)... *Op.cit.*

<sup>105</sup> POBLET (2011)... *Op. cit.*

<sup>106</sup> Longa duração representa a história estrutural, do tempo lento, secular, onde a temporalidade apresenta-se espacializada. A média duração representa a temporalidade que envolve as condições conjunturais das estruturas

temporalidade apresentaria assim, um ritmo próprio, sendo influenciadas pelo espaço, e este, ao mesmo tempo, sujeitos a ação indelével do tempo, consagrando uma visão dialética entre as duas categorias espaço e tempo.

De acordo com Butlin (1987, *Apud* ERTHAL, 2003, p.31)<sup>107</sup>, “(...) a evolução da geografia histórica acompanhou a própria evolução da geografia (tradicional, nova e crítica), (...)”, estabelecendo então três fases de desenvolvimento: a clássica, neoclássica e a social. Na fase clássica, apesar dos avanços teóricos e metodológicos, a Geografia do início século XX ainda se apresentava presa às concepções filosóficas da corrente tradicional. A evolução do pensamento geográfico e o desenvolvimento da interdisciplinaridade entre a Geografia e a História, ocorreram para a geografia de uma forma mais lenta e restrita.

Em tempo, a aproximação dos estudos sobre os aspectos socioculturais da sociedade fomentou o desenvolvimento de uma geografia histórica cultural que, buscando romper com o determinismo ambiental, aproximou-se da antropologia e da história. Essa geografia cultural, como processo de renovação da geografia histórica, encontrou em Carl Ortwin Sauer<sup>108</sup> seu maior expoente. Em seu trabalho, Sauer propunha a construção de uma leitura da ação humana sobre as paisagens, interpretando sua morfologia através da evolução de sua história cultural.

Ainda nesta fase, podemos destacar o trabalho de Richard Hartshorne<sup>109</sup>, geógrafo estadunidense que afirmava ser a geografia histórica responsável pelo estudo histórico do caráter mutável das áreas e das mudanças observadas e passíveis de descrição. Afirmava então que, na Geografia, o tempo se constituiria no pano de fundo para o desenrolar dos eventos. Segundo Vasconcelos (1999, P.86)<sup>110</sup>, “(...) Hartshorne procurava limitar o estudo geográfico ao estudo das áreas através do tempo, o que restringe o exame da sociedade”.

Buscando romper com a Geografia Tradicional, surge em meados da década de 1950 a Geografia Quantitativa ou Nova Geografia<sup>111</sup>. Para esta, a análise espacial se apresentava isenta de historicidade, ou seja, caberia à Geografia, através da formulação de leis e aplicação

---

econômicas, sociais, políticas e culturais, entendidas como condições objetivas. A curta duração representa o tempo dos episódios humanos, o cotidiano, os acontecimentos no tempo individual do homem. Ver: PIRES, H. F. (2008, p.12)... *Op. cit.*, e POBLET (2011, p.60)... *Op. cit.*

<sup>107</sup> ERTHAL, Ruy. (2003)... *Op. cit.*

<sup>108</sup> Carl Sauer: considerado o fundador da geografia cultural. Suas pesquisas buscavam a análise das paisagens geográficas, valorizando o historicismo e a diversidade cultural. Sobre C. Sauer ver: CORRÊA, R. L. *Carl Sauer e a Geografia Cultural*. Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro: V(51); N.01; p.113 – 122: 1989.

<sup>109</sup> Sobre HARTSHORNE, ver: ERTHAL (2003, p.32)... *Op. cit.*, e VASCONCELOS, Pedro de Almeida. *Como Estudar a Cidade na Longa Duração (A Noção de Tempo na Geografia)*. Revista Formação; V. 01, N.06; 1999.

<sup>110</sup> VASCONCELOS, Pedro de Almeida. (1999)... *Idem.*

<sup>111</sup> A Nova Geografia ou Geografia Teórica Quantitativa era caracterizada pelo positivismo lógico ou neopositivismo. Buscava as explicações científicas através da formulação de leis a partir de modelos matemáticos e estatísticos. Ver: ANDRADE, M. C. (1987, p.107)... *Op. cit.*

de modelos matemáticos, oferecer o entendimento das estruturas espaciais através da descrição dos objetos geográficos. Assim, a região era analisada descritivamente e entendida no contexto da aplicação de leis. Como afirma Erthal (2003, p.33)<sup>112</sup>, “A Nova Geografia uma vez implantada, abriu poucas possibilidades à geografia histórica que foi sendo tangida a posições excêntricas.”

Para Schaefer (1977, p.14)<sup>113</sup>, “(...) a história é uma narrativa, a geografia uma descrição (...)”, dessa forma, a história forneceria apenas uma condição histórica, do momento do evento, onde a interpretação historicista nada acrescentava. Sem dúvida, esse entendimento contribuiria ao distanciamento teórico e epistemológico entre as disciplinas.

A partir da década de 1970, a Geografia experimentaria um novo movimento de renovação de cunho social. Surge nesse período a Geografia Crítica que, influenciada pelas concepções marxistas, opõe-se a geografia clássica e a corrente teórica quantitativa. Essa Geografia Nova, assim chamada por opor-se a Nova Geografia quantitativa, buscou romper com o caráter pretensamente neutro da ciência geográfica e com o método positivista de análise.

Para a corrente crítica, a geografia praticada até o momento não conseguia mais explicar o conjunto de transformações econômicas, sociais e culturais presentes na produção dos espaços demandando uma nova forma de percepção da realidade. Assim, buscou-se produzir uma representação geográfica a partir do reconhecimento dos processos históricos e da análise dos conflitos e contradições presentes no interior dos espaços. O resgate da vertente histórica foi incorporado na análise do espaço geográfico onde se reiterou a perspectiva de processo, ou seja, de movimentos dinâmicos e socialmente produzidos no tempo e no espaço.

Milton Santos, em sua obra, *Por uma Geografia Nova*<sup>114</sup>, reafirma a necessária mudança do paradigma geográfico. Essa mudança entendida como “(...) uma mudança completa na visão do mundo” torna-se necessária, pois, a bem da verdade, o mundo também mudou, não sendo mais possível se perpetuar uma visão geográfica que desconsiderasse os conflitos existentes no interior da sociedade<sup>115</sup>. Dessa forma, as abordagens espaciais e temporais não poderiam ser realizadas separadamente, sendo necessário ao entendimento dos espaços a adoção de um enfoque espaço temporal que levasse em conta o tempo social. Lembramos também que, o momento de sua obra coincide com o movimento de

<sup>112</sup> ERTHAL, Ruy. (2003)... *Op. cit.*

<sup>113</sup> SCHAEFER, Fred K. *O Excepcionalismo na Geografia: Um Estudo Metodológico*. Boletim de Geografia Teórica, Rio Claro, 7 (13): 5-37, 1977.

<sup>114</sup> SANTOS, Milton. *Por uma Geografia Nova: Da Crítica da Geografia a uma Geografia Crítica*. São Paulo: Hucitec, 1990. A Primeira edição foi publicada em São Paulo: Hucitec-Edusp. 1978.

<sup>115</sup> SANTOS, Milton. (1990, p.159)... *Idem.*

questionamento do método geográfico, do afastamento ao positivismo e da oposição à lógica cristalizada em modelos matemáticos e estatísticos. Essa Geografia Crítica reconhecia a necessária valorização do processo histórico, como condição para a construção de uma ciência capaz de explicar os antagonismos presentes no espaço.

Assim, Milton Santos introduz o estudo do espaço e do tempo na Geografia. Para tanto, reconhece que o método apresentado por Braudel constitui-se em elemento primordial ao desenvolvimento de uma geografia retrospectiva<sup>116</sup>. Entende também, assim como Braudel, que a história do homem não é um elemento estático, e sim um processo dinâmico. Essa perspectiva de análise resulta na aproximação das ciências, onde a geografia deve ser pensada historicamente a fim de estabelecer as condições reais de produção dos espaços<sup>117</sup>.

Nessa linha, Pires, H. F. (2008, p.12)<sup>118</sup> afirma que:

Quando analisamos a história sobre o modelo braudeliano das temporalidades, passamos a considerar o processo histórico de forma mais dinâmica e complexa, ou seja, conseguimos entender melhor a dialética das durações e suplantarmos a visão simplista da história linear e fragmentada.

Com a Geografia Crítica surge uma nova perspectiva de pensar as relações entre espaço e tempo, ou Geografia e a História. Nesse novo contexto, emerge o entendimento de um espaço como resultado de estruturas que se desenvolveram em tempos diferentes, em processos específicos, que direta ou indiretamente, contribuíram a construção do espaço. Como o espaço se constitui em um ambiente conflituoso, este só pode ser entendido no contexto histórico das disputas de interesses e das materializações das relações de poder produzidas no interior do modo de produção, em especial, do modo de produção capitalista.

Segundo Milton Santos (1990, p.214)<sup>119</sup>,

(...) o espaço é analisável por intermédio da reconstituição da história de sua produção. Mas, o processo de reprodução do qual o espaço participa é assumido pela luta de classes criada pelo próprio processo produtivo. Somente o estudo dos modos de produção e das formações sociais nos permitirá reconhecer o valor real de cada coisa no interior da totalidade.

Nossa busca em justificar o necessário entendimento das relações entre a História e a Geografia na compreensão do espaço, assim como o reconhecimento da inseparabilidade de

<sup>116</sup> SANTOS, Milton.(2006, p.69)... *Op. cit.*

<sup>117</sup> SANTOS, Milton. (2006)... *Idem.*

<sup>118</sup> PIRES, H. F. (2008)... *Op. cit.*

<sup>119</sup> SANTOS, Milton. (1990)... *Op. cit.*

seus objetos de pesquisa, o espaço e o tempo, justifica-se sob a perspectiva teórica a qual nos apoiamos ao procurar analisar nosso objeto de pesquisa. Dessa forma, somente com a associação sincrônica e analítica da História e da Geografia, poder-se-ia refazer o caminho inverso, o da reconstrução das paisagens pretéritas e do levantamento de um quadro conjuntural que indicassem as formas próprias de produção dos espaços.

Reconhecemos então, o necessário entendimento e aplicação da noção teórica do conceito de “formação sócio-espacial”, produzida por Milton Santos, como forma de se analisar a sociedade a partir da compreensão das inter-relações estabelecidas entre as diferentes esferas econômicas, políticas e sociais percebidas no tempo e no espaço.

Embora já tenhamos reconhecido o caráter indissociável do tempo e do espaço na análise geográfica, assim como, discutimos a necessária “empicicização” do tempo como meio indispensável à construção de uma perspectiva crítica do processo temporal e espacial, cabe destacar que, a atividade humana, então social, aplica-se ao espaço não de forma homogênea. Ocorre então que, o desenvolvimento da sociedade se dá a partir das diferentes formas de relacionamento entre o homem e a natureza, natureza esta entendida como espaço, tendo em vista sua apropriação e transformação socialmente produzida<sup>120</sup>. Tais relações apresentam-se mediadas pela técnica que são passíveis de datação e temporalmente identificáveis, ao mesmo tempo, pressupõe a existência de formas de produzir particulares de cada tempo. Dessa forma, cada momento histórico subentende a existência de uma divisão do trabalho específica e que cada divisão do trabalho define um tempo próprio e particular<sup>121</sup>.

Esse tempo próprio consagra então a perspectiva de periodização do processo histórico temporal, nesse ponto, a noção de evento se torna importante. Os recortes temporais podem ser definidos pela peculiaridade dos eventos que atuam sobre o espaço em determinado tempo, incorporando assim a noção de escala.

Ora, entendemos então que a noção de evento subentende o de ação humana intencional mediada pela técnica somada com o acontecer particular de cada lugar, ou do tempo social. Nessa linha e de acordo com Santos (2006, p.95)<sup>122</sup>, “(...) os eventos mudam as coisas, transformam os objetos, dando-lhes, ali mesmo onde estão, novas características”.

---

<sup>120</sup> SANTOS, Milton. (2008, p.246)... *Op. cit.*

<sup>121</sup> SANTOS, Milton. (2006, p.89)... *Op. cit.*

<sup>122</sup> SANTOS, Milton. (2006)... *Idem.*

Ainda segundo Milton Santos (2006):

Os eventos históricos supõe a ação humana, De fato evento e ação são sinônimos. Desse modo, sua classificação é, também, uma classificação das ações. Os eventos também são ideias e não apenas fatos. Uma inovação é um caso especial de evento, caracterizada pelo aporte a um dado ponto, no tempo e no espaço, de um dado que nele renova um modo de fazer, de organizar ou de entender a realidade. (SANTOS, 2006, p.96)<sup>123</sup>.

Assim, a divisão social e espacial do trabalho, ao definir um tempo próprio, consagra a individualidade das relações sócio espaciais produzidas nos diferentes lugares. O tempo do modo de produção, que pode ser entendido como o tempo mais externo, alcança todos os espaços, porém sua materialização diverge do tempo dos lugares e nas formas próprias e específicas nele incorporadas. Assim, o tempo do mundo e o tempo dos lugares<sup>124</sup>, define a temporalidade específica do lugar. Entretanto, cabe ressaltar que em um lugar, podem ser definidas diferentes formas de divisão do trabalho, dotadas de temporalidades específicas que quando analisadas como o todo sistêmico, definem uma determinada formação sócio-espacial.

O espaço então, se define pela associação de diferentes variáveis e sua individualidade é resultado da combinação de diferentes elementos constituintes de seu todo. Assim, o conceito de formação sócio-espacial atende ao objeto de pesquisa, pois reuni em si, a construção de um quadro conjuntural, uma perspectiva de totalidade processual e sistêmica.

Dessa forma, segundo Milton Santos (1977, p.81)<sup>125</sup>,

Se a Geografia deseja interpretar o espaço humano como fato histórico que ele é, somente a história da sociedade mundial, aliada a da sociedade local, pode servir como fundamento à compreensão da realidade espacial e permitir a sua transformação a serviço do homem. Pois a história não se escreve fora do espaço e não há sociedade a-espacial. O espaço,(...), é social.

SANTOS (1977) também chama atenção para a diferenciação entre o modo de produção e a formação social. Entende então que o modo de produção se constituiria no “gênero” ou a possibilidade de realização, enquanto as formações sociais seriam as “espécies”, constituídas a partir da realidade e da materialidade das formações, que não são iguais em todos os lugares<sup>126</sup>. Dessa forma, não é somente o modo de produção que define a

<sup>123</sup> SANTOS, Milton. (2006)... *Op. cit.*

<sup>124</sup> SANTOS, Milton (2006, p.90)... *Idem.*

<sup>125</sup> SANTOS, M. *Sociedade e Espaço: A formação Social como Teoria e como Método*. Boletim Paulista de Geografia: São Paulo, N.54, 1977.

<sup>126</sup> SANTOS, M. (1977, p.85)... *Idem.*

formação sócio-espacial, mas sim a sua realização concreta, ou seja, as formas e estruturas sociais, políticas, econômicas e culturais identificáveis em determinado período temporal diante da definição dos eventos particulares presentes em sua formação.

Para Straforini (2010)<sup>127</sup>,

A formação sócio-espacial se apresenta como uma categoria do real porque traz o universal para o real e vice-versa, num processo dialético-contraditório, revelando as diferenciações espaciais em um único tempo, pois o tempo é hegemônico, ou as forças verticais, não se instalam com a mesma carga quantitativa e qualitativa advinda de sua origem, porque ao atingir o espaço geográfico encontram as intenções, os interesses e as ações do grupo hegemônico, também fortemente presente nesse espaço. Nesse choque ou contato, emergem os processos contraditórios, resultando na requalificação da ação inicial e na produção de novas e singulares materialidades e na definição de uma nova identidade desse espaço, (...).

Diante do quadro teórico exposto, procuraremos agora investir na análise do espaço pretérito objeto da pesquisa, buscando explorar e reconstruir as formas de produção dos espaços dentro da escala espaço-temporal definida.

---

<sup>127</sup> STRAFORINI, Rafael. *Alteridade Territorial: uma leitura geohistórica do território colonial brasileiro*. In: Paulo Roberto Albuquerque Bomfim; Manoel Fernandes de Sousa Neto. (Org.). *Geografia e Pensamento Geográfico no Brasil*. 1 ed. São Paulo: Annablume: 2010, v. 1, p. 141-158.

## II – TERRITÓRIO, REGIÃO E A OCUPAÇÃO DA ZONA DA MATA MINEIRA

### 2.1 - Os “Sertões Proibidos”: A Origem da Ocupação da Zona da Mata Mineira

Por cerca de dois séculos após o início da colonização do Brasil, a Zona da Mata Mineira permanecia ainda como uma região pouco ocupada e praticamente não anexada ao projeto colonial do país. Essa afirmativa se refere ao próprio padrão de ocupação territorial da colônia nos séculos XVI e em boa parte do século XVII. Nesse período, as ocupações coloniais se restringiam, em grande parte, ao nordeste açucareiro e a uma faixa litorânea, com núcleos esparsos e em sua maioria desarticulados.

A estratégia da metrópole no período impedia a penetração sobre o território, restringindo o espaço econômico ao espaço administrativo com objetivo de facilitar o controle e a repressão colonial. Como entende Faoro (1976, p.145)<sup>128</sup>, consistia em uma política que buscava (...) “manter o caranguejo agarrado à praia. (...) ao alcance dos instrumentos de controle e repressão da metrópole, de seus navios e das suas forças obedientes na colônia”. A estratégia de ocupação litorânea atendia assim, a política administrativa da metrópole em controlar o território, tolhendo o direito de qualquer homem a entrar no sertão, assegurando então para si o poder de definir as estratégias de ocupação do território.

Entretanto, o sonho português em encontrar no Brasil, o ouro e a prata, tal qual fora encontrado na América Espanhola, enchia de imaginações o colonizador, acreditando que em qualquer terra da América encontravam-se metais e pedras preciosas<sup>129</sup>. Nessa busca, vários aventureiros se lançaram para terras além do litoral, a um mundo novo e desconhecido. Nestes sertões, muitos morreram, seja por conta das adversidades do terreno, ou ao caírem nas mãos do gentio feroz. Tais riquezas seriam procuradas por quase dois séculos sem sucessos, sendo apenas no final do século XVII realizadas as primeiras descobertas substanciais. (PRADO JR., 1945)<sup>130</sup>.

<sup>128</sup> FAORO, Raymundo. *Os donos do Poder: Formação do Patronato político Brasileiro*. Porto Alegre, Editora Globo: 1976.

<sup>129</sup> PRADO JR, Caio. *História Econômica do Brasil*. (S.D), (1945), São Paulo, Círculo do Livro; p.57.

<sup>130</sup> PRADO JR. Caio (1945, p.57 - 58).... *Idem*.

Estes conquistadores que adentraram ao território desde os primórdios da colonização, sob a égide de um plano que incluía a domesticação dos índios e a expansão escravizadora, escondiam em seu interior o imaginário da possibilidade de se encontrar o Eldorado<sup>131</sup> português em terras americanas. Tais aventureiros eram estimulados por Cartas Régias<sup>132</sup> da Coroa Portuguesa que concedia aos bravos descobridores de riquezas, diversas honrarias e prêmios<sup>133</sup>.

Nessa categoria de conquistadores entram os bandeirantes<sup>134</sup>, aos quais se atribuiu a responsabilidade de conquistar o sertão, dominando o índio e incorporando o território aos poderes da Coroa Portuguesa. Não se afasta daí o caráter militar de ocupação pela força, onde se misturavam interesses particulares e públicos.

Segundo Faoro (1976, p.158)<sup>135</sup>:

O conquistador é basicamente, um militar, comissionado nessa categoria ou com o cargo à época atribuído a milícia. Militar mais guerreiro do que burocrata, dentro do sistema dos séculos XVI e XVII. Sua empresa obedecia a um desígnio público, mas se alimentava de vantagens pessoais, capazes de equipar a tropa e assegurar o lucro da atividade.

De acordo com Mercadante (1973)<sup>136</sup>, em 1531 observam-se os primeiros relatos de uma expedição que buscava tocar a Zona da Mata Mineira. Tal expedição, segundo o autor, era composta por quatro portugueses que partindo da Baía de Guanabara, dedicaram-se a procura de ouro e pedras preciosas. Embora não seja uma unanimidade, alguns autores aceitam a possibilidade da investida, entretanto outros pesquisadores consideram-na muito aventureira para o período.

Em 1664, Fernão Dias Paes Leme, bandeirante paulista é incitado pelo então rei de Portugal D. Afonso VI, sob a promessa de recompensa, a investir na descoberta das Minas. Sob o título de “*governador das esmeraldas*”, abre campanha e penetra no Sertão, contribuindo para a abertura dos Caminhos Gerais para as Minas. Podemos afirmar então que a ocupação do território mineiro tem sua origem com a Bandeira das Esmeraldas de Fernão Dias, fundador dos primeiros caminhos, núcleos de povoamento, roças e paragens, permitindo

<sup>131</sup> O Eldorado constitui-se em um antigo sonho perpetuado no período das grandes navegações, o da conquista de um novo mundo onde o ouro seria abundante e seu volume suficiente a enriquecer toda uma nação. Essa lenda pode ser entendida no mito que serviu a impulsionar a navegação ibérica, a busca pelo paraíso na terra, de uma terra sem mal, do lugar da riqueza e da fartura.

<sup>132</sup> Cartas Régias: Documento oficial assinado pelo Rei contendo determinações gerais e permanentes.

<sup>133</sup> MERCADANTE, Paulo. *Os Sertões do Leste – Estudo de Uma Região: A Mata Mineira*. Rio de Janeiro: Zahar editores, 1973. Capítulo I – Áreas Proibidas.

<sup>134</sup> FAORO, R. (1976, p. 155)... *Op. cit.*

<sup>135</sup> FAORO, R. (1976)... *Idem.*

<sup>136</sup> MERCADANTE, Paulo. (1973, p.07)... *Idem.*

então aos viajantes a possibilidade de descanso e abastecimento<sup>137</sup>. A partir daí, abre-se caminho para novas descobertas de bandeirantes paulistas que, aproveitando-se do pioneirismo de Fernão Dias, mergulharam sobre o Sertão das Minas<sup>138</sup>.

Assim, o ouro encontrado na região metalúrgica constituiu-se no grande motivador de correntes migratórias desbravadoras, ao mesmo tempo, alimentava a preocupação por parte da Coroa em garantir o domínio dos territórios e a transposição segura das riquezas provenientes das áreas de exploração aos cofres europeus. O período marca a consolidação da política portuguesa para com a colônia, uma política que se resumia no transporte de mercadorias, no pacto colonial fundamentado na transferência para a metrópole de toda riqueza aqui encontrada e explorada. A descoberta das áreas ricas em minerais preciosos representava a materialização de um sonho da expansão ibérica, o da conquista do “*Eldorado*” em terras distantes do novo mundo.

Segundo Prado Júnior (2000, p.71)<sup>139</sup>, “(...) o século XVIII abre-se com a revolução demográfica que provoca o ouro no centro do continente”. O autor reconhece também a força e a importância do movimento demográfico centrífugo produzido pela mineração, ao mesmo tempo, lembra que as áreas as quais não existia ouro a ser explorado, mas que eram rotas para a região das minas, foram vedadas ao trânsito de pessoas, incluindo-se nesta Zona da Mata Mineira, os Sertões do Leste da Capitania das Minas. Essa proibição estava diretamente ligada à preocupação com os possíveis descaminhos do ouro<sup>140</sup>.

Vale nesse período o velho princípio da exploração colonial que consiste em dizer que, onde há produção de riqueza se faz presente o poder do rei e da metrópole. Ora, não era de interesse da metrópole tornar público os percursos que levavam as Minas, ao mesmo tempo, fazia-se necessário normatizar o acesso pelos caminhos, garantindo o controle absoluto do erário. Assim, como afirma Bastos (2004, p.13)<sup>141</sup>, “(...) não demorou e, por decreto da Coroa, a penetração no rico território só se poderia dar pela entrada original dos bandeirantes, (...)”.

Sobre a proibição de ocupação dos espaços, Mercadante (1973, p.23)<sup>142</sup> explica que:

<sup>137</sup> RODRIGUES, André Figueiredo. *Os Sertões Proibidos da Mantiqueira, Ocupação da Terra e as Observações do Governador Dom Rodrigo José de Meneses*. Revista Brasileira de História. São Paulo, V.23, N.46, 2003. p. 253 - 270.

<sup>138</sup> Dentre os Bandeirantes que adentraram o território mineiro cabe destaque a Fernão Dias Paes Leme (1608 a 1681) conhecido como caçador de esmeraldas, seguiu para minas em 1674 descobrindo turmalinas. Antônio Rodrigues de Arzão, seguindo os caminhos de Fernão Dias, descobre ouro na bacia do Rio Doce (1693). Em 1698, Antônio Dias Oliveira, encontra ouro nas proximidades de Vila Rica (Ouro Preto). Manuel de Borba Gato, genro de Fernão dias, descobre ouro em Sabará por volta de 1700.

<sup>139</sup> PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo*. São Paulo: Brasiliense, Publifolha, 2000.

<sup>140</sup> PRADO JÚNIOR (2000, p.76)... *Idem*.

<sup>141</sup> BASTOS, Wilson de Lima. *Caminho Novo: A espinha Dorsal de Minas*. Juiz de Fora: Funalfa, 2004.

<sup>142</sup> MERCADANTE, P. (1973)... *Op. cit.*

A administração vedava o povoamento, por política fiscal, a fim de proteger o erário. Procurava-se manter a ligação da capitania ao Rio de Janeiro apenas por uma rota, com o fito de resguardar a Coroa do descaminho e contrabando.

Dessa forma, a preocupação de Portugal com a ação de contrabandistas levou a Coroa a decretar que a entrada no território só poderia ser realizada a partir do caminho original dos bandeirantes precursores, concentrado assim no Caminho Velho Paulista<sup>143</sup>.

Nesse período, a Zona da Mata se constituía em uma região desconhecida que, apesar da proximidade do litoral, não foi ocupada, pois ali não se noticiou a existência de ouro. Seus sertões pareciam impenetráveis, áreas de densa cobertura florestal e ocupadas por índios fugidos do litoral pela chegada do colonizador<sup>144</sup>.

A comunicação e o abastecimento das áreas mineradoras assim como o transporte de ouro eram realizados através do Caminho Paulista ou Caminho Velho. Esse trajeto, das áreas de mineração até a cidade do Rio de Janeiro era longo, a viagem chegava a durar mais de cem dias, e os riscos do percurso eram grandes, tanto pela ação de piratas (no trecho marítimo de Santa Cruz a Parati) quanto na trilha do caminho, principalmente na transposição da Serra do Mar, com precipícios, caminhos tortuosos, estreitos e cercados por vegetação. (LESSA, 1985)<sup>145</sup>.

Toda a região a leste da Capitania das Minas, onde se insere a atual Zona da Mata Mineira, compreendia áreas e espaços de ocupação restrita que “(...) formavam um espaço genericamente conhecidos pelo título de *Áreas Proibidas* ou *Sertões do Leste*”. (CARNEIRO, 2008, p.75)<sup>146</sup>. Nessas áreas, proibia-se a abertura de quaisquer picadas, além da existência ou implantação de roças ou sítios, vetando também o trânsito de grupos de viajantes.

Diante dessa condição, a ocupação da Zona da Mata se deu de forma tardia, quando comparada às demais regiões da então Província das Minas Gerais, atendendo a um projeto de conquista e ocupação dos territórios desenvolvidos pela Coroa Portuguesa. De certo, essa

<sup>143</sup> OLIVEIRA, Apud MUSSE, Christina Ferraz. *Imprensa, Cultura e Imaginário Urbano*. São Paulo: Nankin; Juiz de Fora, MG: Funalfa, 2008, P.62.

<sup>144</sup> MERCADANTE, Paulo (1973, p.22 - 26) ... *Op. cit.*

<sup>145</sup> LESSA, Jair. *Juiz de Fora e Seus Pioneiros: Do Caminho Novo a Proclamação*. Juiz de Fora: Editora UFJF e Funalfa: 1985 p.16.

<sup>146</sup> CARNEIRO, Patrício Aureliano Silva. (2008)... *Op. cit.* Para BASTOS, Wilson de Lima (2004, p.13), o Sertão do Leste corresponde a uma vasta extensão de terras, um sertão inculto, terras perigosas e habitadas apenas por tribos de índios e com florestas virgens. Segundo Adriana Ferreira de Melo, em sua dissertação de Mestrado: *O Lugar-Sertão: Grafias e Rasuras*. Belo Horizonte: UFMG, 2006. P.87-88, procurando explorar o sentido do topônimo Sertão, afirma que a palavra foi usada pela primeira vez na carta de Pero Vaz de Caminha, século XVI, definindo o território recém-descoberto pelos portugueses. Colonizado o litoral, sertão passou a designar todo o espaço além do litoral, ainda não explorado. Assim, construído no imaginário colonial, passou a identificar áreas distantes, selvagens, desabitadas ou ocupadas por povos não civilizados, o espaço restrito por condições naturais.

política apresentava-se alicerçada na preocupação por parte da metrópole em efetivar o controle administrativo e tributário sobre o território, consolidando a relação de exploração entre a metrópole e a colônia.

Os olhares se voltam para a Zona da Mata, ou Sertões do Leste, quando da possibilidade de se construir um caminho mais curto entre a região das Minas e a futura capital da Colônia, Rio de Janeiro. Entende-se então que, a Zona da Mata não foi desbravada por suas riquezas, até porque, não despertava interesse no então modelo produtivo, mas pela possibilidade em salvaguardar os interesses da metrópole na transposição segura dos minerais. O estímulo à construção de uma nova rota de comunicação atendia aos interesses da Coroa Portuguesa em ampliar seu controle sobre o território, evitando o desvio de cargas ou a ação de contrabandistas.

Dessa forma, a ocupação da Zona da Mata atenderia a estratégia de controle e acumulação de capitais baseada na relação entre metrópole e colônia de exploração. Desse interesse econômico e político, surgiria o Caminho Novo, rota de comunicação e escoamento da produção que encurtaria o tempo total da viagem a vinte e cinco dias<sup>147</sup>. Esse projeto foi iniciado e desenvolvido por Garcia Rodrigues Paes Leme<sup>148</sup> em 1701, sendo finalizado por seu primo e cunhado Domingos Rodrigues da Fonseca em 1709. A criação do caminho se deu partindo da Borda do Campo, atual região do município de Barbacena-MG, alcançando a Raiz da Serra<sup>149</sup>, já no Rio de Janeiro.

A construção do Caminho Novo é apontada por grande parte dos pesquisadores como marco histórico de desbravamento e ocupação da Zona da Mata. Essa região, ocupada por rica cobertura vegetal, de relevo acidentado, era habitada apenas por povos indígenas, como os Puris e os Cataguás<sup>150</sup>.

Segundo Orlando Valverde (1958)<sup>151</sup>:

Abriu-se assim a primeira via de circulação através da Zona da Mata. Nenhuma outra estrada, até centenas de quilômetros para leste e para oeste, atravessava aquele mar de verdura denso e sombrio, mais difícil de transpor que nossas serras mais altas. O Caminho Novo era uma artéria estreita,

<sup>147</sup> LESSA, Lair. (1985, p.16)... *Op. cit.*

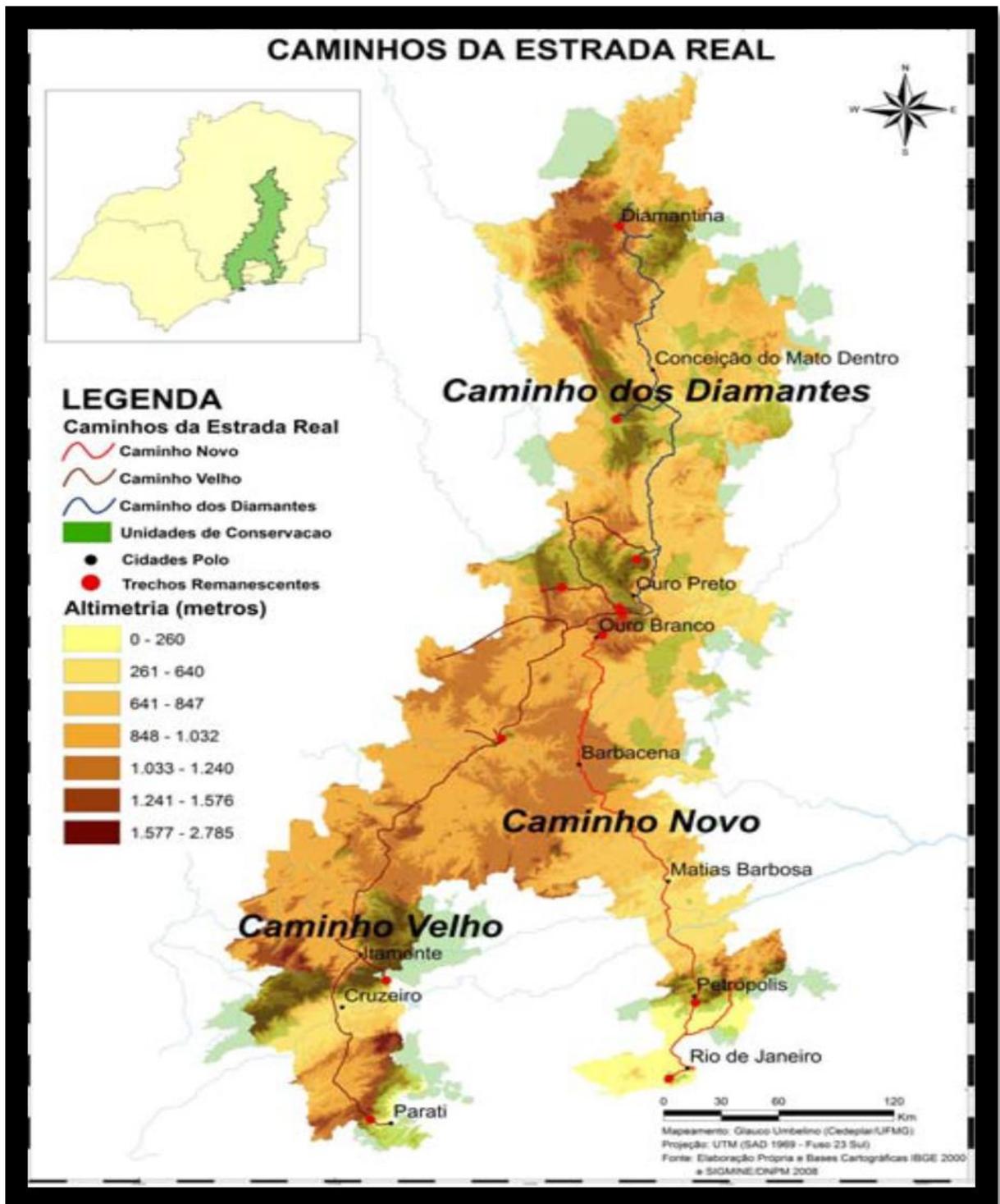
<sup>148</sup> Sertanista, filho do bandeirante Fernão Dias Paes Leme, um dos precursores do desbravamento das Minas. Trabalhou por cerca de quatro anos sendo substituído por seu primo e cunhado, Domingos R. da Fonseca.

<sup>149</sup> Corresponde, segundo as descrições do percurso do Caminho Novo, a região próxima do porto fluvial de Pilar, de onde se subia até um ponto chamado Sítio do Couto, entreposto comercial e último local de descanso antes de iniciar a subida íngreme da Serra até atingir Paty do Alferes. Corresponde a atual região de Xerém, distrito do município de Duque de Caxias no Rio de Janeiro.

<sup>150</sup> VALVERDE, Orlando. *Estudo Regional da Zona da Mata de Minas Gerais*. Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro, Ano 20, N.01, Jan/Mar – 1958, p.25.

<sup>151</sup> VALVERDE, O. (1958)... *Idem*.

porém única numa longa extensão, e vital para o organismo da colônia. (VALVERDE, 1958, p.26)



**FIGURA 06:** Caminhos da Estrada Real

Fonte: UMBELINO, Glauco. (et al.). *Uso da Cartografia Histórica e do SIG para a reconstituição dos Caminhos da Estrada Real*. Revista Brasileira de Cartografia: N.61/01, 2009. Disponível em: [http://www.rbc.ufjf.br/pdf\\_61\\_2009/61\\_01\\_7.pdf](http://www.rbc.ufjf.br/pdf_61_2009/61_01_7.pdf)

O desbravamento da região ocorreu preferencialmente pelos caminhos naturais oferecidos pelo curso dos rios. Procuravam acompanhar os cursos d'água, seguindo as veredas e as trilhas de índios e gado, procurando evitar as serras escarpadas, matas virgens espessas, os brejos e as regiões alagadiças. Nesse momento, parecia o meio físico oferecer extremo obstáculo à definição dos percursos, além da construção de um imaginário a cerca das condições selvagens e ríspidas das matas, contribuindo a estratégia política de controle dos caminhos por parte da Coroa.

Sem dúvida, a importância da descoberta das minas implicaria numa mudança na política administrativa portuguesa. A proibição do tráfego fora das rotas estabelecidas e a cobrança de impostos consagrou a nova fase da administração colonial. Como afirma Faoro (1976, p.230)<sup>152</sup>, “(...) a cobrança dos quintos subordinou a região das minas a uma vigilância severa, de caráter militar, com o controle dos caminhos e da entrada e saída de pessoas”.

Cabe frisar o grande esforço despendido pela Coroa Portuguesa em manter de forma secreta as informações a cerca das regiões mineradoras, em especial quando relacionado à cartografia dos caminhos que levavam a Província das Minas. Nesse sentido, poucos mapas do século XVIII se salvaram e alguns eram na verdade roteiros explicativos que buscavam fornecer a localização das regiões mineradoras. (COSTA, 2004)<sup>153</sup>.

Uma das primeiras descrições dos Caminhos das Minas é atribuída a André João Antonil, pseudônimo do padre jesuíta Giovanni Antônio Andreoni, publicado em 1711 com o título “*Cultura e Opulência do Brasil: Por Suas Drogas e Minas*”. Sua circulação foi proibida pela Coroa Portuguesa que destruiu grande parte, restando poucos exemplares<sup>154</sup>. Antonil relatava que, através dos caminhos, as Minas foram invadidas por uma multidão de homens, mulheres, jovens e velhos, pobres e ricos, brancos, pardos, índios, negros, além de ladrões e vadios, prontos para tirar ouro não das minas, mas dos que nelas trabalhavam<sup>155</sup>.

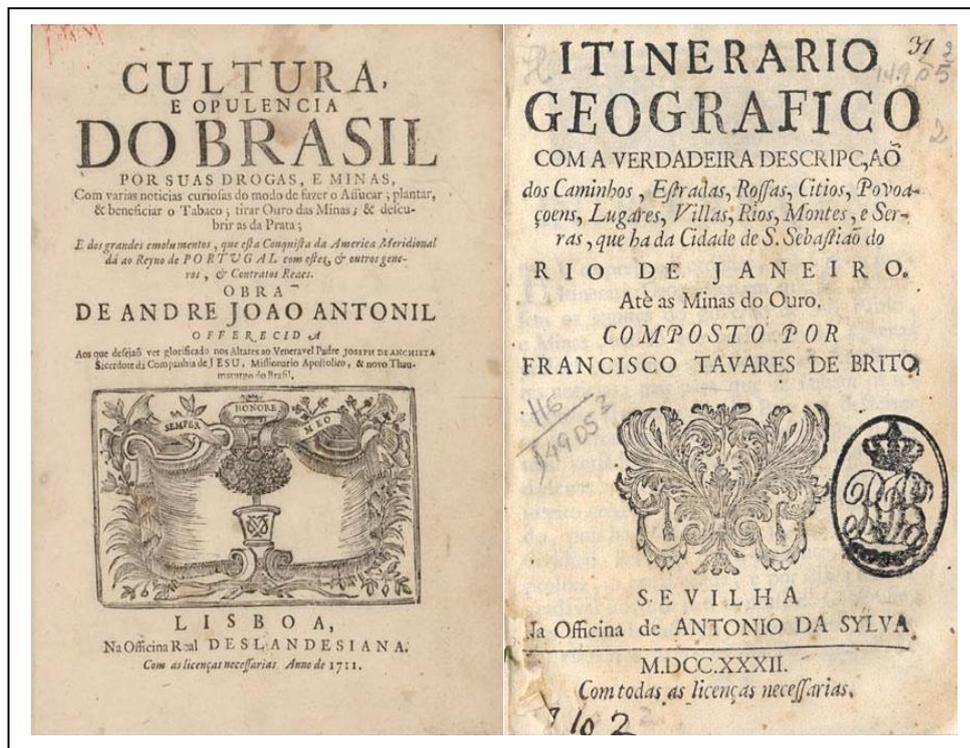
Já em 1732, seria publicado o roteiro de Francisco Tavares de Brito intitulado “*Itinerários Geográficos*”. Na obra, Brito descreve os dois caminhos para as Minas, o Caminho Velho partindo da Província de São Vicente às Minas, e o Caminho Novo que partindo do Rio de Janeiro, cortava a porção sul da Zona da Mata Mineira.

<sup>152</sup> FAORO, R. (1976)... *Op. cit.*

<sup>153</sup> COSTA, Antônio Gilberto. (Org.) *Cartografia da Conquista do Território das Minas*. Belo Horizonte; Editora UFMG: 2004, p.17.

<sup>154</sup> COSTA, Antônio Gilberto. (2004, p.18)... *Idem.*

<sup>155</sup> LESSA, Jair. (1985, p.19)... *Op. cit.*



**FIGURA 07:** Obras com roteiros de viagem as Minas.

Fonte: Biblioteca Nacional de Portugal. Consulta digital.

Disponível em: <http://purl.pt/150>

Segue no **ANEXO I** – Resumo da Descrição dos Caminhos e Itinerários Geográficos.

O Caminho Novo, além de relevante no plano econômico, constituiu-se no primeiro vetor efetivo de povoamento e ocupação da Zona da Mata Mineira. Logo depois de sua abertura, a política imperial incentivou o povoamento a partir da doação de sesmarias, as quais tinham não apenas a função de ocupar uma região estratégica, mas também oferecer suporte para os tropeiros que percorriam o caminho. Surgem assim, as primeiras roças, ranchos e pousos, indispensáveis a se vencer a longa caminhada.

Nas proximidades do espaço que futuramente iria abrigar o município de Juiz de Fora, o Caminho Novo seguia pela margem esquerda do Rio Paraibuna, nessa época também conhecido como Rio Barro<sup>156</sup>. Acredita-se que Garcia Rodrigues Paes encontrou dificuldades em vencer o alagadiço da várzea do rio, optando então a seguir pela margem esquerda, percorrendo a meia encosta das elevações, pontos onde atualmente encontramos os bairros Santo Antônio, Costa Carvalho e Vitorino Braga<sup>157</sup>.

<sup>156</sup> BASTOS, Wilson de Lima. (2004, p.24)... *Op. cit.* O nome deveria estar relacionado à tonalidade da água.

<sup>157</sup> LESSA, Jair. (1985, p.20)... *Op. cit.*

Cabe lembrar também que, a partir de 1725, o percurso do Caminho Novo, entre Paraíba do Sul e a Baía de Guanabara, sofrera alteração graças à investida do Sargento-mor Bernardo Soares de Proença. Essa variante do Caminho Novo, conhecida como Atalho de Soares Proença ou Caminho de Inhomirim, atravessava a serra por um trecho menos íngreme, sendo então mais rápido. Esse caminho corta a região onde hoje se localiza o município de Petrópolis, encontrando o caminho de Garcia Paes na altura do registro do Paraibuna, atual divisa entre os estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro<sup>158</sup>.

Como pagamento pelos serviços prestados a Coroa, Garcia Rodrigues recebeu a doação de sesmarias no percurso do Caminho Novo. Segundo Carneiro (2008, p. 86), “(...) Garcia Rodrigues possuía um papel ativo no processo colonizador, essencial a condução do negócio empresarial estabelecido pela coroa que exigia vassalos com grande cabedal”.

A doação de sesmarias, em especial a que herdou a filha de Garcia Rodrigues, D. Antônia Tereza Maria Paes, constituiria o que hoje compreendemos como primeiro núcleo de povoamento da área que mais tarde iria compor o município de Juiz de Fora. A obra de Albino Esteves intitulada “*Álbum do Município de Juiz de Fora*”, publicada em 1915, traz a transcrição da carta de doação da sesmaria que contempla a atual região do município de Juiz de Fora<sup>159</sup>.

### **2.1.1 – A Propriedade das Terras e a Doação de Sesmarias**

Para entendermos o processo de posse e propriedade da terra no Brasil a partir da doação de sesmarias, torna-se necessário analisar a forma de incorporação territorial produzida por Portugal desde o início da colonização. No século XVI, com o objetivo de estimular o povoamento da colônia, a metrópole portuguesa promove o fracionamento do território em quinze Capitânicas Hereditárias, dando aos donatários o direito de doar a pessoas cristãs e capazes financeiramente, porções de terra no regime de sesmaria<sup>160</sup>. Entretanto, esse modelo de ocupação fracassou devido a vários fatores como as divergências entre os colonos, por incompetência e falta de recursos por parte dos donatários e/ou por dificuldade imposta na

<sup>158</sup> Ver descrição do roteiro no Anexo I do trabalho.

<sup>159</sup> ESTEVES, Albino. *Álbum do Município de Juiz de Fora*. Imprensa Oficial, Belo Horizonte, I Ed. 1915. Reeditado pela FUNALFA, Juiz de Fora: 2008. Também reproduzida na obra de BASTOS, Wilson de Lima. *Caminho Novo: A Espinha Dorsal de Minas*. Juiz de Fora: Funalfa, 2004.

<sup>160</sup> ANDRADE, Manuel Correia de. *A Questão do Território no Brasil*. São Paulo: Hucitec, 1995, p.54.

relação com os indígenas. Apesar do declínio das Capitânicas Hereditárias, permaneceria no período subsequente o critério de doação de sesmarias por parte da Coroa<sup>161</sup>.

Segundo Bastos (2004)<sup>162</sup>, a sesmaria constituir-se-ia em uma estrutura jurídica de doação de terras que já existia em Portugal, entretanto sua aplicação seria adaptada à realidade do Brasil. A extensa disponibilidade territorial e a falta de mão de obra e recursos eram vistos como pontos negativos a fixação e ocupação das terras. Para incentivar a colonização, o caráter vitalício da sesmaria seria substituído pela perpetuidade<sup>163</sup>.

Como afirma Carneiro (2008, p. 67)<sup>164</sup>, “(...) os títulos de sesmaria, geralmente, se dirigiam aos “homens bons”, de “qualidades” ou de “posses”, mercedores do status de senhores de terras”. Para a Coroa, o então desbravador do Caminho Novo faria jus a tão honrosa doação, realizada como agradecimento aos incontestáveis serviços prestados.

LESSA (1985)<sup>165</sup> chama atenção para as obrigações do sesmeiro, devendo este, além de pagar os impostos a Coroa, manter limpos os caminhos, construir pontes onde fosse necessário e oferecer suporte ao trânsito de tropeiros. Como contra partida, não era obrigado o sesmeiro a residir na terra, apenas a garantir sua manutenção produtiva. Essa obrigação intrínseca por parte do sesmeiro em manter as terras produtivas se fazia sob pena de, em caso de abandono, retornarem estas ao poder da Coroa. Entretanto, graças a um sistema de fiscalização falho, o que se observou foi a constituição de grandes latifúndios, muitas vezes com enormes extensões de terras improdutivas. No caso da Zona da Mata, em especial da região que contempla o atual município de Juiz de Fora, as sesmarias só teriam sua estrutura fundiária alterada pelo processo de vendas e partilhas realizadas entre os próprios herdeiros dos sesmeiros.

De acordo com BASTOS (2004)<sup>166</sup>, Garcia Rodrigues Paes Leme, ao passar pela região que hoje compreende o município de Juiz de Fora, abriu caminho através do Morro da Boiada, atual bairro Santo Antônio. Percorrendo a margem esquerda do Rio Paraibuna, fundou o primeiro núcleo de povoamento, denominado Rocinha, na área onde mais tarde seria construída a Fazenda Tapera, no atual bairro de Santa Teresinha.

Tendo então terminado a empreitada do Caminho Novo, Garcia Rodrigues recebe da Coroa em 1709 a doação de quatro sesmarias e mais uma para cada filho, no total de quatro. Suas sesmarias ficavam dispostas ao longo do Caminho Novo e compreendiam grandes

<sup>161</sup> ANDRADE, Manuel Correia de. (1995)... *Idem*.

<sup>162</sup> BASTOS, Wilson de Lima. (2004, p.18)... *Op. cit.*

<sup>163</sup> CARNEIRO, Patrício Aureliano Silva. (2008)... *Op. cit.*

<sup>164</sup> CARNEIRO, P. A. S. (2008)... *Op. cit.*

<sup>165</sup> LESSA, Jair. (1985, p.22)... *Op. cit.*

<sup>166</sup> BASTOS, W. L. (2004, p.23)... *Idem*.

extensões de terra<sup>167</sup>. Dentre as sesmarias doadas a seus filhos, destacamos a propriedade herdada por sua filha, D. Antônia Tereza Maria Paes, carta transcrita na obra de Albino Esteves (1915)<sup>168</sup>, que era casada com o Alcaide-mor<sup>169</sup> Thomé Corrêa Vasques. Essa propriedade, conhecida como Fazenda da Tapera, abrangia áreas que se estendiam das margens do Rio Paraibuna até onde encontramos os atuais bairros de Santa Terezinha, Bandeirantes e Betânia<sup>170</sup>. Deu-se aí a construção em 1704 do primeiro sobrado em terras da futura cidade de Juiz de Fora. Essa edificação ainda persiste na paisagem, mesmo sem função e abandonada no tempo.



**FIGURA 08:** Fazenda Tapera.

Localizada na Avenida Alencar Tristão, 360, bairro Santa Terezinha.

Bem Imóvel tombado pelo patrimônio histórico.

Fonte: Prefeitura de Juiz de Fora. Disponível em:

[http://www.pjf.mg.gov.br/funalfa/patrimonio/fazenda\\_tapera.php](http://www.pjf.mg.gov.br/funalfa/patrimonio/fazenda_tapera.php)

<sup>167</sup> BASTOS, W. L. (2004, p.25)... *Op. cit.*

<sup>168</sup> ESTEVES, Albino. (1915, p.27)... *Op. cit.*

<sup>169</sup> Alcaide-mor era o título atribuído ao oficial militar encarregado pelo governo na defesa de alguma praça. Era o oficial de justiça que detinha autoridade pública. Exercia seu cargo nas diligências em que fosse necessário defender a autoridade judicial e rebater a violência de alguém, como nos atos de penhora, embargos, prisões, etc. Ver: CAPELA, José Viriato. *As freguesias do Distrito de Braga nas Memórias Paroquiais de 1758: A construção do imaginário minhoto setecentista*. Mestrado de História das Instituições e Cultura Moderna e Contemporânea (Universidade do Minho); Portugal. 2003. P.21.

<sup>170</sup> LESSA, Jair. (1985, p.22)... *Op. cit.* Ver no Anexo V a localização dos bairros.

As demais sesmarias doadas na região que mais tarde se constituiria no município de Juiz de Fora, podem ser identificadas graças aos relatos do roteiro do Caminho Novo produzidos na obra de Antonil (1711)<sup>171</sup> e Tavares de Brito (1732)<sup>172</sup>. Tais roteiros foram transcritos na obra de Albino Esteves (1915)<sup>173</sup> e também analisados por Lessa (1985)<sup>174</sup>.

Segundo relatos, após a sesmaria de Matias Barbosa da Silva, (área do atual município de Matias Barbosa), se alcançava a sesmaria de Antônio de Araújo, doada em 1709<sup>175</sup>, cuja propriedade foi posteriormente transferida a João de Medeiros Teixeira em 1713, tal localidade ficaria conhecida como “Medeiros”. Após, se passava pelas roças de José de Souza Fragoso, doadas em 1708, numa área que ficaria conhecida como “Marmelo” e que no futuro abrigaria a primeira usina hidrelétrica da América do Sul (1889). Posteriormente surgiam as roças de João de Oliveira, carta de 1710, em propriedade que se estendia do atual bairro Bom Pastor até o bairro Mariano Procópio em ambas as margens do Rio Paraibuna<sup>176</sup>. Mais adiante, penetrava-se na propriedade do Alcaide-mor Thomé Corrêa Vasques, sítio da Fazenda Tapera no atual bairro de Santa Terezinha. Mais a frente, avistava-se a roça de Manuel de Araújo, irmão de Thomé Corrêa<sup>177</sup>.

Cabe lembrar que o entorno do então sobrado construído por Thomé Corrêa na Fazenda da Tapera, se tornaria o primeiro núcleo de povoamento do futuro município de Juiz de Fora. Ainda sobre o sobrado, este foi cedido, por volta de 1711 ao Estado a fim de se instalar a Alcaidemia do Rio Barros (nome primitivo do Rio Paraibuna), constituindo a primeira repartição pública no espaço que abrigaria o futuro município<sup>178</sup>. Nesse período a Fazenda da Tapera se organizaria como ponto obrigatório de passagem para todos que transitassem pelo Caminho Novo.

Já a sesmaria doada a João de Oliveira em 1710, localizava-se entre as propriedades de Thomé Correia (Tapera) e de João de Souza Fragoso (Marmelo). Esse sesmeiro, que era secretário do governo, jamais localizou suas terras e delas não tomou posse efetiva<sup>179</sup>. Tal

<sup>171</sup> ANTONIL, André João. *Cultura e Opulência do Brasil por suas Drogas e Minas*. Lisboa: 1711.

<sup>172</sup> BRITO, Tavares de. *Itinerários Geográficos*. Sevilha: 1732.

<sup>173</sup> ESTEVES, Albino. (1915, p.16)... *Op. cit.*

<sup>174</sup> LESSA, Jair. (1985, p.24)... *Op. cit.*

<sup>175</sup> Citado por ANTONIL em 1711.

<sup>176</sup> Ver localização dos bairros no Anexo V do trabalho.

<sup>177</sup> Segundo LESSA (1985, p.26), Thomé Corrêa Vasques faleceu em 1718, data que discorda de BARROS, W. L. (2004, p.46) afirmando seu falecimento em 1722. Em seu testamento declarou ter um filho homem e sete filhas, manifestando sua vontade de que estas se tornassem freiras. Além disso, afirmou ter três irmãos e cita o nome de um cunhado, Manuel de Sá Figueiredo, que seria irmão do Juiz de Fora do Rio de Janeiro Luís Bustamante de Sá. Testamento transcrito no trabalho de BASTOS (2004, p.51)... *Op. cit.* Ver localização dos bairros no Anexo V do trabalho.

<sup>178</sup> BASTOS, W. L. (2004, p.46)... *Op. cit.*

<sup>179</sup> BOTTI (1994, *Apud* MUSSE, 2008, p.64)... *Op. cit.*

sesmaria seria vendida mais tarde a Luís Fortes Bustamante de Sá, que exercia a função de Juiz de Fora da Cidade do Rio de Janeiro<sup>180</sup>. Como afirma Bastos (2004, p.55)<sup>181</sup>, “(...) não se tratava de um juiz nomeado para função no Caminho Novo (...)”, sua relação com a região estaria muito mais afeita aos laços familiares com seu irmão Manuel de Sá Figueiredo, que era cunhado de Thomé Corrêa Vasques.

Segundo Lessa (1985, p.26)<sup>182</sup>, a propriedade comprada por Luís Fortes Bustamante ficaria conhecida como “Sesmaria do Juiz de Fora”. Esse fidalgo português de temperamento forte não demorou muito para que por essas bandas causasse atritos com seus vizinhos, como aconteceu em 1722, quando tentou invadir a propriedade de José de Souza Fragoso (Marmelo). Dessa peleja resultou sua fuga da região, sendo expulso da Província por Decreto Real<sup>183</sup>. Muito embora não tenha permanecido por muito tempo, Bustamante de Sá construiu um casarão que ficaria conhecido como “Sobrado do Juiz de Fora” ou “Fazenda Velha”<sup>184</sup>. Esse sobrado foi edificado na margem esquerda do Rio Paraíba, onde hoje se encontra a Avenida Garibaldi, no Bairro Vitorino Braga.

Como afirma o historiador Paulino de Oliveira (1966)<sup>185</sup>, foi esse sobrado, sede da fazenda que guardou o topônimo Juiz de Fora. A descrição de sua existência já aparece no Itinerário Geográfico de Francisco Tavares de Brito (1732), onde a Fazenda Velha assumia certa centralidade frente às demais fazendas da região, talvez residindo aí, a tradição oral do nome da localidade que influenciou na definição do futuro nome do município, tendo em vista que a pessoa do Juiz de Fora deva ter sua importância relativizada na história do município<sup>186</sup>.

Em torno do casarão da Fazenda velha formara-se um povoado com algumas vendas. Os moradores dos povoados próximos ao Caminho Novo, ao longo

<sup>180</sup> Juiz de Fora era o magistrado não nascido na terra onde exercia a judicatura e que não tinha parentes nela. Sua função era garantir um julgamento justo, livre de possíveis afinidades e antipatias particulares que influenciavam as decisões dos juízes ordinários. Pode também ser definido como magistrado brasileiro no tempo colonial. Ver: MUSSE (2008, p.64)... *Op. cit.*

<sup>181</sup> BASTOS, W. L. (2004)... *Op. cit.*

<sup>182</sup> LESSA, Jair. (1985)... *Op. cit.*

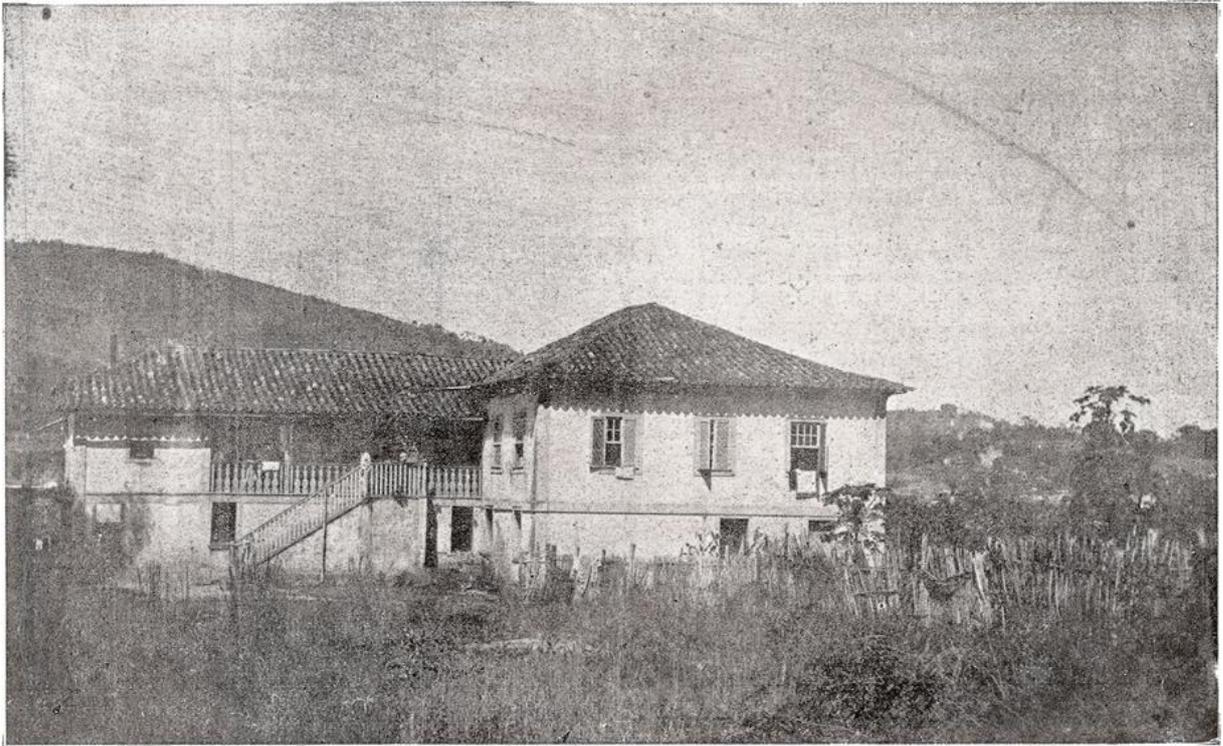
<sup>183</sup> BASTOS, W. L. (2004, p.56)... *Idem.*

<sup>184</sup> LESSA, Jair. (1985, p. 27)... *Idem.*

<sup>185</sup> OLIVEIRA, Paulino. *História de Juiz de Fora*. 2ª Ed. Juiz de Fora; Gráfica Comércio e Indústria: 1966, p.13.

<sup>186</sup> Segundo STEHLING (1979, p.106 a 108), a identidade do primeiro “Juiz de Fora” a chegar à localidade foi motivo de muita controvérsia entre os historiadores e pesquisadores. Em seu trabalho, baseado em documentos encontrados na “Alcaidemia” de Tomé Corrêa Vasques (Fazenda Tapera), afirma que o primeiro e único “Juiz de Fora” seria o Sr. João Carlos Ribeiro e Silva que chegou a região em 1708, sendo nomeado para o cargo no mesmo ano a fim de, “(...) no Caminho Novo da Comarca do Rio das Mortes, distribuir justiça e combater os contrabandos de ouro e diamante.” Residiu por sete anos nas proximidades da Alcaidemia da Tapera, comprando mais tarde de Tomé Corrêa, propriedade na margem esquerda próximo ao córrego que recebeu o nome de “Juiz de Fora”, hoje córrego do Yung, vindo a falecer em 1781. STEHLING, Luiz José. *Juiz de Fora A Companhia União e Indústria e os Alemães*. Edição da Prefeitura Municipal de Juiz de Fora, FUNALFA: 1979.

das margens do Rio Paraibuna, iam ali fazer as suas compras, essas pessoas diziam ir ao Juiz de Fora. Impõe-se a tradição oral de toda essa região (...). BOTTI (1994. *Apud* MUSSE, 2008, p.69)<sup>187</sup>



Casa em que morou o «Juiz de Fora»

**FIGURA 09:** Sede da Fazenda Velha.

Foi demolida entre 1943 e 1946, mesmo diante de apelos por sua restauração e tombamento.

Fonte: ESTEVES, Albino. *Álbum do Município de Juiz de Fora*. (1915, p.45)

Disponível em: <http://mariadoresguardo.blogspot.com.br>

Bustamante de Sá transfere em 1728 sua propriedade para Roberto Carr Ribeiro, seu genro. Não se sabe ao certo se a propriedade foi vendida ou doada em forma de dote. Enfim, este também não tomaria posse efetiva da propriedade, vendendo-a dez anos depois a Antônio Vidal<sup>188</sup>. Mais tarde, no período entre 1756 e 1764, Antônio Vidal compraria as terras dos herdeiros de Thomé Corrêa Vasques, se tornando grande proprietário da região. Tendo falecido em 1765, deixou considerável patrimônio numa área que corresponderia hoje a quase totalidade do espaço ocupado pelo atual município de Juiz de Fora. Esse legado patrimonial seria dividido entre seus cinco filhos herdeiros.

<sup>187</sup> MUSSE, Christina Ferraz. (2008)... *Op. cit.*

<sup>188</sup> LESSA, Jair. (1985, p.28)... *Op. cit.*

Podemos afirmar que, no século XVIII, no período em que a propriedade passa pelas mãos da família Vidal, se desenvolve uma produção de alimentos que podiam ser comercializados nas vendas e ranchos as margens dos caminhos<sup>189</sup>. Essa seria uma característica do processo de ocupação territorial do espaço que futuramente abrigaria a sede do município de Juiz de Fora. Não seria forçoso afirmar que, em um primeiro momento, a ocupação do solo da região se fez a partir de uma agricultura camponesa, voltada a atender as demandas internas da região e a abastecer os fluxos de viajantes que percorriam o Caminho Novo. Tal destinação das terras apenas mudaria nas primeiras décadas do século XIX, com o advento da cultura cafeeira.

Cabe ressaltar que, durante todo o século XVIII, o então povoado que crescia às margens do Caminho Novo e que daria mais tarde origem ao município de Juiz de Fora, não era mais movimentado e nem mais importante do que Simão Pereira, onde existia ponto de fiscalização, e Matias Barbosa com o registro ou alfândega<sup>190</sup>. Graças a essa função administrativa, Matias Barbosa se consagraria no período como maior aglomeração da Zona da Mata<sup>191</sup>. Quanto a Juiz de Fora, durante quase um século, seria apenas um pequeno povoado que crescia às margens do caminho e que aos poucos figurava nos relatos dos viajantes que por aqui passavam.

Talvez, desconsiderando os pequenos assentamentos que se faziam às margens do caminho, por não se constituírem em municipalidades, nem tão pouco unidades produtivas especializadas, levaria Valverde (1958)<sup>192</sup> a afirmar que a Zona da Mata permaneceria como terra anecúmena e sem história até o limiar do século XIX, quando se observaria a fundação de várias vilas e cidades que cresciam graças à expansão da lavoura cafeeira e ao fluxo demográfico advindo das regiões mineradoras que entravam em depressão. Seria um erro então, considerar esse espaço sem história, pois desde os primórdios da ocupação do litoral, essas terras já eram habitadas por tribos indígenas e a abertura do Caminho Novo concedeu a região um incipiente processo de ocupação territorial organizado que visava atender aos interesses político-administrativos da Coroa Portuguesa.

Já no século XIX, em 1812, José Vidal Barbosa Lage, filho e herdeiro de Antônio Vidal, vende a Fazenda do Juiz de Fora e a Fazenda do Marmelo a Antônio Dias Tostes,

---

<sup>189</sup> SOUZA, Sonia Maria. *Além dos Cafezais: produção de alimentos e mercado interno em uma região de economia agroexportadora – Juiz de Fora na segunda metade do século XIX*. Dissertação de Mestrado, Universidade Federal Fluminense: 1998, p.35.

<sup>190</sup> BASTOS, Wilson de Lima (2004, p.73)... *Op. cit.*

<sup>191</sup> VALVERDE, O. (1958, p.27)... *Op. cit.*

<sup>192</sup> VALVERDE, O. (1958, p. 25)... *Idem.*

conhecido como “tenente”<sup>193</sup>, que já vinha adquirindo propriedades nos arredores desde 1787. Mais tarde, em 1879, a fazenda da Tapera seria comprada por seu filho homônimo, conhecido como “o capitão”. Em 1843, Antônio Dias Tostes (o tenente) já viúvo, declara em testamento a partilha de sua propriedade que se estendia da atual Avenida Rui Barbosa no bairro de Santa Terezinha até as vertentes de Graminha, após o atual bairro Bom Pastor<sup>194</sup>. Essa propriedade, já na margem direita do Rio Paraibuna, foi dividida em doze faixas de quatrocentos metros cada e distribuída entre seus herdeiros<sup>195</sup>.

### 2.1.2 – A Estrada Nova do Paraibuna: Rumo à Margem Direita do Rio

O processo de ocupação da margem direita do Rio Paraibuna, em especial do espaço que compreende hoje a centralidade administrativa do município de Juiz de Fora seria impulsionada pela abertura da Estrada Nova do Paraibuna em 1838.

Já nas primeiras décadas do século XIX, devido ao crescimento significativo do trânsito pelo Caminho Novo, o transporte, que era realizado por mulas passa a ser feito em carros de transporte, evolução técnica que depreendia a existência de estradas carroçáveis. Ora, o Caminho Novo, seguindo pela margem esquerda em seu trecho próximo ao vale do Rio Paraibuna era muito acidentado, com subidas e descidas que dificultavam sobremaneira o percurso. Como afirma Lessa (1985, p.39)<sup>196</sup>, “(...) havia o governo resolvido transformar aquele tortuoso, e mais que centenário caminho escorregadio em uma boa estrada carroçável compatível com as necessidades”.

Surge nesse momento a figura de Henrique Guilherme Fernando Halfeld<sup>197</sup>, engenheiro que mais tarde seria considerado o fundador do município de Juiz de Fora<sup>198</sup>. Halfeld foi contratado pelo então Governo Provincial para construir uma estrada carroçável

---

<sup>193</sup> Antônio Dias Tostes (filho) era conhecido como “o Tenente”, filho de Antônio Dias Tostes que era português e vivia na região de Ibitipoca. Antônio D. Tostes (o tenente), acumulou fortuna nos tempos da mineração em São João Del Rei. Teve doze filhos em um primeiro casamento e um no segundo matrimônio. Seu filho homônimo, Antônio Dias Tostes (o Capitão), comprou em 1879 a fazenda Tapera. Ver LESSA (1985, p.32 a 34)... *Op. cit.*

<sup>194</sup> Ver no Anexo V a localização dos Bairros.

<sup>195</sup> Ver: LESSA, Jair (1985, p. 31 a 34)... *Idem.*

<sup>196</sup> LESSA, Jair. (1985)... *Idem.*

<sup>197</sup> Henrique Guilherme Fernando Halfeld foi engenheiro e ex-capitão do exército prussiano. Incorporou o Corpo de Tropas Estrangeiras do Exército Brasileiro. Hospedou-se na Fazenda dos Tostes. Ficando viúvo em 1839, Halfeld, casou-se com Cândida Tostes, filha de Antônio Tostes, vindo a residir na Fazenda Velha. A nova estrada projetada e construída daria origem mais tarde à principal via da cidade, a Av. Barão do Rio Branco.

<sup>198</sup> OLIVEIRA, Paulino. (1966, p.18)... *Op. cit.*

capaz de encurtar o tempo de viagem entre as regiões mineradoras e a divisa com a Província do Rio de Janeiro, onde se localizava o fisco alfandegário. Nessa empreitada, que teve início em 1836 e concluída em 1838, Halfeld agregou em seu traçado, grande parte do caminho já existente, exceto quando alcançou as proximidades do vale do Rio Paraibuna em seu trecho que corta a atual área urbana do município de Juiz de Fora, onde abandonando o percurso tortuoso e acidentado da margem esquerda, desviou seu caminho para a margem direita do rio.

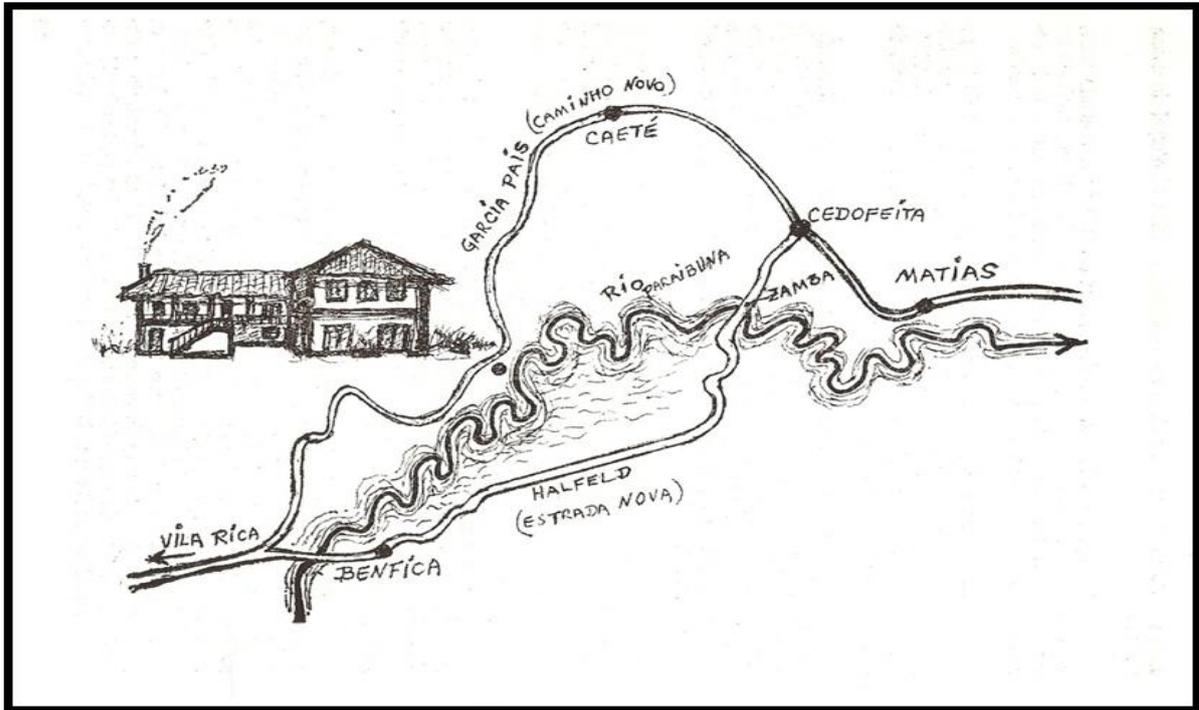
Ao alcançar as proximidades da atual localidade de Benfica, Halfeld atravessou o rio Paraibuna, abandonando a margem esquerda. Traçou a Rua Bernardo Mascarenhas (atual bairro Mariano Procópio) e subiu o Morro da Gratidão (atual Morro da Glória cortado pela Avenida dos Andradas), logo após, alcançava e contornava uma lagoa de 50.000 metros quadrados que ficava onde hoje encontramos o Largo do Riachuelo, seguindo então por uma reta de aproximados três quilômetros (atual Avenida Rio Branco até o Alto dos Passos), onde, desviando para a esquerda, alcançava a região de Graminha, seguindo então por curvas até reencontrar o Rio Paraibuna na ponte do Zamba, atual divisa entre os municípios de Juiz de Fora e Matias Barbosa, retornando, a partir desse ponto, o percurso para a margem esquerda. O trecho retilíneo da Estrada estaria compreendido entre as atuais ruas Floriano Peixoto e Morais de Castro, no Bairro Alto dos Passos. (LESSA, 1985)<sup>199</sup>,

Assim começou a se formar o povoado de Santo Antônio do Paraibuna, a partir do traçado da Estrada Nova do Paraibuna, que criara um novo vetor de ocupação na margem direita do rio. Sem dúvida, esse processo de ocupação do espaço que mais tarde se constituiria o núcleo central do município se deu de forma efetiva com a partilha da propriedade de Antônio Dias Tostes (o Tenente) entre seus doze herdeiros. Lembramos que Halfeld era genro de Antônio Dias Tostes, e sua esposa herdara uma das faixas de terra, tendo ele também adquirido parcelas de outros herdeiros. Há de se convir então que, Halfeld, como agente empenhado na produção de um espaço, agira em benefício claro de seus interesses.

Para Marcos Olender (2011, p.49)<sup>200</sup>, “(...) a Estrada do Paraibuna era uma espécie de retificação do Caminho Novo, (...)”, onde se materializavam interesses de uma nova elite agrária que se desenvolvia na região graças ao cultivo de café.

<sup>199</sup> LESSA, Jair. (1985, p.39)... *Idem*. Ver também a localização dos Bairros no Anexo V do trabalho.

<sup>200</sup> OLENDER, Marcos. *Ornamento, Ponto e Nó: Da Urdidura Pantaleônica às Tramas Arquitetônicas de Raphael Arcuri*. Juiz de Fora: Editora UFJF, 2011.



**FIGURA 10:** Traçado da Estrada Nova do Paraibuna

Fonte: LESSA, Jair.(1985, p.40)... *Op.cit.*

Uma das primeiras edificações que foram erguidas na margem direita foi de propriedade de Antônio Dias Tostes (o Capitão) em 1838<sup>201</sup>, seguido de inúmeras doações de lotes, inclusive para a construção de uma capela em louvor a Santo Antônio em 1844, que seria reconhecido mais tarde como padroeiro do município. Essa capela estaria localizada às margens da Estrada Nova, onde hoje encontramos a Catedral Metropolitana de Juiz de Fora, na Avenida Rio Branco. O amplo terreno em que se instalou, graças a doações dos herdeiros da família Tostes, mostra a preocupação em concentrar, próximo a via principal, um equipamento urbano que na época funcionara como centro aglutinador do povoado.

Halfeld, após a construção da estrada e da partilha da herança de seu sogro, colocou em prática um rápido processo de ocupação das terras. De acordo com Esteves (1915, p.51)<sup>202</sup>, “(...) em 1839 eram numerosos os habitantes da localidade, progredindo a povoação e passando a chamar-se Santo Antônio do Paraibuna”.

Em 1844, o povoado, na extensão da Estrada Nova, já concentrava quatorze casas do lado esquerdo, e vinte e seis casas, dois ranchos e uma capela do lado direito<sup>203</sup>. Isso comprova a ação de Halfeld como agente empenhado na produção de um espaço que

<sup>201</sup> ESTEVES, Albino. (1915, p.51)... *Op. cit.*

<sup>202</sup> ESTEVES, Albino. (1915)... *Idem.*

<sup>203</sup> LESSA, J. (1985, p.36)... *Op. cit.*

progredira significativamente em menos de dez anos de existência. Lembramos também que, coube a Halfeld a doação de terrenos para a construção da Câmara Municipal e do Fórum, além da área em que se assenta o atual Parque Halfeld. Ora, tendo o caminho e o fluxo de pessoas se deslocado para a margem direita, não é de se surpreender que com o tempo ocorresse um processo de esquecimento da margem esquerda, na contramão de um processo de valorização das recentes áreas da margem direita.

Como afirma Oliveira (1966, p.19)<sup>204</sup>:

Desde que Henrique Halfeld iniciou a construção da Estrada do Paraibuna, de cujo trajeto na localidade resultou a sua primeira via pública, (...), foi deixada em abandono a margem esquerda do Paraibuna, por onde passava a antiga estrada, sendo desprezada, conseqüentemente, a várzea onde se achava a Fazenda Velha. O Arraial que poucos anos depois devia ser elevado a vila, começou a formar-se à margem da nova estrada, (...), bem distante do lugar chamado Juiz de Fora, e com outro nome, Santo Antônio do Paraibuna.

Não se pode esquecer também que, a partir de 1840, toda a região começa a sofrer os efeitos econômico-produtivos da expansão da lavoura de café. O desenvolvimento da cafeicultura no período implicaria diretamente no ordenamento e evolução sócio-espacial da região e em especial do Arraial de Santo Antônio do Paraibuna, que se transformará no principal núcleo urbano da região e centralizador de uma elite representante do setor agroexportador. O crescimento e a consolidação de uma aristocracia regional implicaria no aumento da demanda por uma infraestrutura que atendesse as necessidades dessa parcela social, o que não demorou a acontecer com a emancipação administrativa do povoado.

Assim, em 1850 o povoado de Santo Antônio do Paraibuna seria elevado à categoria de Vila, com a criação da freguesia<sup>205</sup>, sendo desmembrado de Barbacena<sup>206</sup>. Entretanto, somente em 1856, teve sua categoria administrativa elevada para Cidade do Paraibuna, nome que foi alterado em 1865 para Cidade de Juiz de Fora<sup>207</sup>.

---

<sup>204</sup> OLIVEIRA, Paulino. (1966)... *Op. cit.*

<sup>205</sup> Freguesia constituía-se na menor unidade administrativa instituída pela Coroa Portuguesa.

<sup>206</sup> LESSA, Jair (1985, p.58)... *Op. cit.*

<sup>207</sup> OLIVEIRA, Paulino (1966, p.16-17)... *Idem.*

## 2.2 – A Incorporação Produtiva da Zona da Mata Mineira

Analisar a incorporação produtiva da Zona da Mata Mineira, em especial da porção sul que corresponde à microrregião de Juiz de Fora, coincide em reafirmar o padrão diferencial da ocupação territorial da então Capitania das Minas. A ocupação da Zona da Mata, ou Sertão Proibido, restringia-se no século XVIII a existência de pequenos pousos, ranchos e fazendas, instalados principalmente as margens do Caminho Novo. Prevalencia no período a política de restrição à ocupação das terras a leste da Capitania com objetivo de garantir a transposição segura do ouro. A exceção a tal proibição limitava-se a inserção de sesmarias doadas pela Coroa as margem dos caminhos com objetivo, acima de tudo, de garantir uma condição logística ao tráfego de tropas, pessoas e mercadorias, garantindo o abastecimento das regiões mineradoras e o transbordo seguro das cargas.

Sem dúvida, a Zona da Mata no decorrer do século XVIII, não estava na pauta central dos interesses da metrópole. Quanto ao ciclo do ouro, afirma Faoro (1976, p.227)<sup>208</sup> que, “(...) o ouro do Brasil da pra tudo: encobre a debilidade da economia e paga o déficits do comércio, arma o exército de funcionários e veste os fidalgos, permite o luxo dos palácios e a grandeza dos monumentos”. Entretanto, a opulência propagada pela elite colonial não correspondia à paisagem real de um país miserável, escravocrata e dependente. O ouro, que encheu os olhos de D. João V (1707-1750), esvaía-se no reinado de D. José I (1750-1777), marcando o início do declínio da produção aurífera e da expansão bandeirante. Contudo, em termos políticos, o ouro que daqui partia, reproduzia-se no brilho da Coroa Portuguesa e não em seus cofres, estes eram na verdade os cofres da Inglaterra<sup>209</sup>.

Podemos afirmar que a história econômica do território mineiro começa com o ouro que transforma a porção central da Capitania das Minas na região mais importante para a metrópole portuguesa. Não obstante, a importância da produção aurífera se fez com tal força que, a coroa logo tratou de deslocar a capital da colônia para o Rio de Janeiro em 1763<sup>210</sup>.

O ciclo produtivo do ouro proporcionou a dinamização da economia colonial, materializando a interiorização do povoamento de base urbana com a fundação de pousos,

<sup>208</sup> FAORO, R. (1976)... *Op. cit.*

<sup>209</sup> A Inglaterra impôs a Portugal em 1703 o Tratado de Methuen, transformando-o, virtualmente, em uma dependência econômica inglesa. Essa dependência se estenderia até 1808, com Portugal como intermediário do pacto colonial. Em 1808 ocorre a abertura dos portos as nações amigas e após, em 1822 a separação política entre Brasil e Portugal. Ver: ANDRADE, Manuel Correia de. *Espaço, Polarização e Desenvolvimento*. São Paulo: Atlas, 1987b. P.81.

<sup>210</sup> ANDRADE, Manuel Correia de. (1987b, p. 81 e 82)... *Idem*.

freguesias, vilas e cidades, além de estabelecer a gênese de um processo de conexão regional através das vias de acesso e dos caminhos. Não apenas por isso, configurou uma paisagem urbana que trazia nas igrejas e sobrados, o estilo arquitetônico barroco. Cabe ressaltar que, a atividade mineradora não reverteu para a colônia, melhorias expressivas de cunho econômico, concorrendo sempre à permanência e manutenção do pacto colonial. A conjuntura política, econômica e social começaria a se alterar apenas no final do século XVIII, como vemos:

Chega-se em fins do século XVIII, a um momento em que já se tinha esgotado praticamente todos os depósitos auríferos superficiais, (...). A mineração sofre então o colapso final. Nada se acumulara na fase mais próspera para fazer frente à eventualidade. Os recursos necessários para restaurar a mineração, reorganizá-la sobre novas bases que a situação impunha, tinha-se volatilizado, através do oneroso sistema fiscal vigente, no fausto da corte portuguesa e na sua dispendiosa e ineficiente administração; as migalhas que sobravam desta orgia financeira também se foram na dissipação imprevidente dos mineradores e na compra de escravos, (...). (PRADO JUNIOR, 1945, p.63)<sup>211</sup>.

A contínua redução na produção do ouro, evidenciada principalmente a partir da segunda metade do século XVIII<sup>212</sup>, transformou a região mineradora em uma área de dispersão populacional. Essa dispersão contribuiu para o primeiro aporte demográfico significativo da Zona da Mata que assistiu no início do século XIX a revogação da lei que limitava a ocupação das Matas do Leste. Ora, sem dúvida, a redução da produção aurífera amenizava a necessidade de se manter essa região desabitada e restrita a ocupação.

Nessa linha, segundo Mercadante (1973)<sup>213</sup>, devido ao esgotamento da produção de ouro, “(...) os povoados e as cidades paralisaram-se”, levando as vilas a um processo de estagnação econômica que conduziu parte da população a condição de miséria. Esse processo de estagnação observado na economia da então Capitania, que coincide com período de declínio da extração de ouro, implica na gênese um processo de reordenamento produtivo no qual passa a englobar novas regiões, entre estas a Zona da Mata Mineira. Esse processo será conferido através inserção da cultura do café, atendendo prioritariamente a um mercado externo, processo este que inferirá diretamente na demografia, nas formas de ocupação dos espaços, nas relações de produção e trabalho, no regime de acumulação, na política e na sociedade da época.

<sup>211</sup> PRADO JR., Caio. (1945)... *Op. cit.*

<sup>212</sup> Segundo ANDRADE, Manuel Correia de. (1987b, p.81), na década de 1770 a produção de ouro era de um milhão de Libras, a metade do apurado na década de 1750-60.

<sup>213</sup> MERCADANTE, Paulo. (1973) Parte I, Áreas Proibidas. ...*Op. cit.*

Ora, parece então que o final do século XVIII e o início do século XIX coincidem com o fim do silêncio produtivo da região. Assim como afirma Valverde (1958, P.27)<sup>214</sup>, faltava ainda a Zona da Mata uma “mola econômica” que impulsionasse o processo de povoamento e ocupação. O surto cafeeiro seria responsável por iniciar esse processo, que deprenderia por consequência, numa reorganização produtiva do espaço econômico mineiro a partir do setor agroexportador.

Nesse sentido, a década de 1790 marca o início de um fluxo migratório no interior das Minas que, partindo da região central dirigia-se ao vale do Paraíba fluminense. (GIOVANINI, 2006)<sup>215</sup>. Assim, com o declínio da mineração, diversas famílias economicamente privilegiadas se transferiram para o vale do Paraíba fluminense, atraídas pela doação de terras e pela expansão da lavoura de café. Além disso, esse movimento era estimulado pelos interesses da coroa que estava preocupada em encontrar novas formas de acumulação. Ainda segundo o autor, esse movimento representou a “mola mestra” da expansão de uma fronteira agrícola agroexportadora que culminou com a incorporação da Zona da Mata ao processo produtivo. O café então, vindo do Rio de Janeiro, penetrava na região seguindo o percurso do Caminho Novo, desenvolvendo-se pioneiramente nos vales dos rios Pomba e Paraibuna<sup>216</sup>.

As razões para essa expansão podem ser explicadas numa associação de fatores de ordem interna e externa. Sem dúvida, o aumento do consumo da bebida e o alto preço do café no mercado internacional por si só, em um período de estagnação econômica, já poderiam ser consideradas razões importantes. Entretanto, fatores de ordem interna também contribuíram significativamente, destacando a grande quantidade de terras até então não utilizadas, além da necessária incorporação de novos espaços graças ao rápido e gradual processo de esgotamento dos solos fluminense. Ademais, as Minas contavam ainda com disponibilidade de mão de obra, principalmente cativa, fluxo alimentado pela manutenção do tráfico intra e interprovincial.

Dessa forma, a expansão da lavoura cafeeira do território fluminense sentido Minas Gerais e São Paulo, ocorreu segundo um conjunto de condições favoráveis destacando a mão de obra disponível, altitude e temperatura adequada ao cultivo além da presença de solos férteis. (MERCADANTE, 1973)<sup>217</sup>.

---

<sup>214</sup> VALVERDE, Orlando. (1958)... *Op. cit.*

<sup>215</sup> GIOVANINI, Rafael Rangel. (2006, p.104)... *Op. cit.*

<sup>216</sup> PIRES, Anderson. *Capital Agrário, Investimento e Crise na Cafeicultura de Juiz de Fora – 1870 / 1930*. Dissertação de Mestrado, Universidade Federal Fluminense: 1993, P.97.

<sup>217</sup> MERCADANTE, Paulo. (1973, p.79) Cap. IX – A Fazenda de Café. ... *Op. cit.*

Para Andrade (1987, p.84)<sup>218</sup>:

As terras virgens e as florestas eram abundantes, e o café, a princípio cultivado nas imediações do Rio de Janeiro, expandiu-se em pouco mais de um século, por terras de vários Estados. Subindo o vale do Paraíba, penetrou em São Paulo e, através dos seus afluentes da margem esquerda desse rio, alcançou a Mata de Minas Gerais.

O café, que chegara ao Brasil por volta de 1727, foi trazido da Guiana pelo Sargento-Mor Francisco de Melo Palheta, em um período em que havia intensa restrição francesa ao comércio de mudas. No Pará, o café foi plantado e logo em 1732 era exportada a primeira carga para Portugal. Do Pará, o café foi levado ao Amazonas e ao Maranhão, não alcançando produção significativa. Do Maranhão, foi trazido ao Rio de Janeiro em 1760, expandindo-se rapidamente pelos sítios e quintais. Não demorou muito para alcançar o vale do Rio Paraíba, incentivado pela Coroa, atenta a uma conjuntura internacional propícia ao cultivo e comércio do produto<sup>219</sup>. Essa penetração sobre o território da Zona da Mata acompanhou um processo progressivo de eliminação da vegetação nativa para abertura do solo ao cultivo da rubiácea. Quanto à técnica de manejo, não divergia do modelo aplicado na província fluminense, onde também se observou a quase total eliminação da cobertura vegetal primária.

Sobre as formas de apropriação do espaço pela agricultura, Vittoretto (2012, p.45)<sup>220</sup>, afirma que o sistema agrário praticado na Zona da Mata baseava-se no uso extensivo do solo, na “derrubada e queimada” da mata virgem com objetivo de ampliação das áreas cultiváveis. Pouco ou quase nada era feito no sentido de amenizar os impactos da cultura sobre o meio natural. Outro fator destacado pelo autor reside no progressivo empobrecimento e esgotamento do solo o que levaria ao abandono progressivo de áreas de cultivo, substituídas por novos espaços graças à disponibilidade de terras virgens.

---

<sup>218</sup> ANDRADE, Manuel Correia de. (1987b)... *Op. cit.*

<sup>219</sup> VALVERDE, Orlando. *A Fazenda de Café Escravocrata no Brasil*. Revista Brasileira de Geografia, 29 (1) Jan./Mar. 1967. (P. 37 a 39).

<sup>220</sup> VITTORETTO, Bruno Novelino. *Do Parahybuna a Zona da Mata: Terra e Trabalho no Processo de Incorporação Produtiva do Café Mineiro (1830/1870)*. Dissertação de Mestrado; UFJF; 2012.



**FIGURA 11:** Quadro de RUGENDAS<sup>221</sup> – O Desmatamento

Num esforço de reconstruir a paisagem da época, Valverde (1958)<sup>222</sup> afirma que os resquícios de mata concentravam-se nas partes mais elevadas do relevo, nas vertentes mais íngremes, enquanto nas porções inferiores cultivava-se o café, evitando sempre a associação com outras culturas quando em idade produtiva; nos vales, concentravam-se as fazendas, pastos, estradas e currais, tudo construído graças à mão de obra cativa.

Quanto ao uso da técnica no processo de produção, observou-se o emprego de um sistema primitivo ao qual não se aplicou grandes inovações. Basicamente eram utilizadas apenas três ferramentas, a foice, o machado e a enxada<sup>223</sup>, técnicas mais elaboradas, como o uso do arado, da charrua, ou qualquer outro instrumento mais específico eram raros. Para Canabrava (1974. *Apud.* VITTORETTO, 2012, p.47)<sup>224</sup>, o sistema agrário local baseava-se em “(...) métodos imperfeitos e instrumentos insuficientes e grosseiros”. Os capitais eram

<sup>221</sup> Johann Moritz Rugendas: Pintor alemão que viajou pelo Brasil e publicou o livro *Viagem Pitoresca ao Brasil* em 1834. Disponível em: [http://www.portalbaiadeguanabara.com.br/portal/a\\_historia.asp](http://www.portalbaiadeguanabara.com.br/portal/a_historia.asp)

<sup>222</sup> VALVERDE, O. (1958, p.31)... *Op. cit.*

<sup>223</sup> VITTORETTO, B. N. (2012, p.47)... *Op. cit.*

<sup>224</sup> VITTORETTO, B. N. (2012, p.47)... *Idem.*

preferencialmente aplicados ao processo de beneficiamento da produção, na secagem, na torra, na trituração e no transporte.

Dois pontos podem ser apreendidos acerca do que dissemos: primeiro, quanto às formas de aplicação da técnica presentes na incorporação da atividade produtiva. As lavouras garantiam lucratividade e retorno do investimento em curto prazo de tempo, o que estimulava a incorporação cada vez maior de novos espaços. Em segundo lugar, os usos extensivos do solo sem a aplicação de técnicas de conservação levavam não apenas a eliminação da cobertura vegetal primária, mas também ao esgotamento dos nutrientes, além de constituírem condições propícias ao desencadeamento de processos de erosão de encostas e assoreamento de rios, agravados pela própria condição de configuração geomorfológica da região<sup>225</sup>.

Não obstante, a fundação da empresa agrícola, ou seja, do processo de incorporação produtiva da região, era garantida no momento pela existência de um mercado próspero e pela disponibilidade de mão de obra e de terras, sejam estas obtidas pela doação de sesmarias (até 1822), pela compra ou mesmo pela posse.

Diante dessa conjuntura o café penetra na região alcançando no fim da primeira década do século XIX as fronteiras entre os estados de Minas e Rio de Janeiro. Em 1819, a totalidade da produção mineira se encontrava concentrada nas propriedades estabelecidas no limite entre os estados, alcançando a áreas dos atuais municípios de Matias Barbosa, Além Paraíba e Mar de Espanha. Em 1828, cerca de 10 anos depois, o café já alcançava a região do atual município de Juiz de Fora<sup>226</sup>.

Não demorou muito para que a produção alcançasse níveis expressivos. Giroletti (1988, p.29/30)<sup>227</sup> afirma que no período de 1829/30, Minas já exportava 81.400 arrobas de café, representando mais de 700% de aumento em comparação ao decênio anterior. Em 1839/40, a produção se elevava para a casa de 243.473 arrobas, aumento significativo de cerca de 300%. Entre 1850/51, o montante exportado já alcançava patamares superiores a 900.000 arrobas.

O ritmo de crescimento da produção ascendente permaneceu nos anos posteriores, atribuindo a região uma posição diferenciada diante da dinâmica econômica do Estado.

<sup>225</sup> A Zona da Mata Mineira apresenta relevo acidentado, caracterizado pela presença de colinas, serras e vales estreitos e com a presença de afloramentos cristalinos antigos. Nessa região predominam os Latossolos Vermelho-Amarelos Distróficos. Sua resistência a erosão apresenta-se reduzida em condições de ocorrência em relevo ondulado e clima chuvoso. O uso inadequado do solo nessa região resulta a proliferação de sulcos, ravinas e voçorocas. Sobre o relevo da Zona da Mata ver: GIOVANINI, Rafael Rangel (2006)... *Op. cit.*

<sup>226</sup> BLASENHEIM (1982, *Apud.* GIOVANINI, R. R., 2006, p.106)... *Op. cit.*

<sup>227</sup> GIROLETTI, Domingos. *Industrialização de Juiz de Fora: 1850 a 1930*. Juiz de Fora: Editora da Universidade federal de Juiz de Fora – EDUFJF, 1988.

Segundo Giroletti (1988, P.29)<sup>228</sup>, “(...) o desenvolvimento da agricultura não só será responsável pelo desenvolvimento da Zona da Mata, como dele dependerá a reorganização da economia de Minas Gerais”. Nesse sentido, no período que se estende de 1850 a 1930, observou-se a consolidação o café como principal produto de exportação, respondendo por mais de 50% dos impostos arrecadados pela província.

**QUADRO 01:** Média quinquenal da produção de café de Minas Gerais (1850 / 1924).

QUINQUÊNIO	PRODUÇÃO DE CAFÉ EM ARROBAS	ÍNDICE
1850/54	711.732	100,0
1855/59	809,780	144
1860/64	1.150.152	161,5
1865/69	1.973.591	277
1870/74	2.313.954	325
1875/79	2.797.420	393
1880/84	4.444.583	624
1885/89 *	5.477.724	769,6
1890/94	5.583.195	784
1895/99	8.399.271	1.180
1900/04	10.492.749	1.474
1905/09	10.791.373	1.516
1910/14	8.529.278	1.198
1915/19	10.412.385	1.463
1920/24	12.519.504	1.759

FONTE: ALVIN, A. *Confrontos e Deduções*. In: Minas Gerais. Secretaria da Agricultura. Minas e o bicentenário do cafeeiro no Brasil; 1727/1927. Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1929. P.73-105. *Apud* GIROLETTI (1988, p.37)... *Op. cit.*

\* Período de 1885/89 a média foi calculada com base em quatro anos devido à falta de dados.

Quanto a Zona da Mata Mineira, no período compreendido entre 1840 e 1850, já respondia por quase a totalidade da produção de café do Estado. Esse rápido crescimento foi responsável pela inserção da região na economia capitalista ainda em sua fase mercantilista, fundamentada no setor agroexportador além de consolidar o surgimento de uma aristocracia regional criada a partir da aliança feita entre os proprietários de sesmarias e os fazendeiros migrantes das regiões produtoras do território fluminense. Essa aristocracia rural de Juiz de Fora, seria a mesma que mais tarde daria início as relações comerciais e financeiras com a capital da colônia, Rio de Janeiro. Para Valverde (1958)<sup>229</sup>, essa aristocracia que veio desde muito cedo a assumir o comando da sociedade da Mata era composta por “(...) descendentes

<sup>228</sup> GIROLETTI, Domingos. (1988)... *Op. cit.*

<sup>229</sup> VALVERDE (1958, p.30)... *Op. cit.*

de tradicionais famílias mineiras, que passaram a controlar toda a política e a vida econômica e social da região até o fim da primeira República (1930)”.

O crescimento contínuo da produção cafeeira da Zona da Mata e sua importância na participação do total da produção do Estado podem ser observados na análise dos dados dispostos no Quadro 02 a seguir:

**QUADRO 02:** Participação da produção cafeeira da Zona da Mata na produção do Estado de Minas Gerais. (1847 a 1926).

PERÍODO	MINAS GERAIS*	ZONA DA MATA*	%
1847/48	745.381	743.707	99,77
1850/51	900.264	898.184	99,76
1886	5.776.866	4.316.067	74,71
1888	5.047.600	4.433.800	87,83
1903/04	9.404.136	5.993.425	63,73
1926	12.793.977	9.105.543	71,17

\* Produção em arrobas.

Fonte: PIRES, Anderson. *Café, Finanças e Indústria: Juiz de Fora 1889/1930*. Juiz de Fora: Funalfa, 2009. P.18.

Cabe ressaltar que, a incorporação produtiva da Zona da Mata pela cultura agroexportadora de café representa uma ruptura com o então padrão de desenvolvimento das Minas. Essa ruptura com o passado histórico, como processo de reordenamento produtivo, pode ser evidenciado pelo próprio padrão de ocupação da região, além do estabelecimento de uma economia agrária voltada para a exportação que diferenciaria a Zona da Mata do restante do conjunto mineiro<sup>230</sup>. Ou seja, o padrão de desenvolvimento da Mata Mineira destoava profundamente do restante da Província, o que caracterizaria a peculiaridade do processo de incorporação produtiva. Como afirma Vittoretto (2012, p.132)<sup>231</sup>, “(...) a incorporação produtiva da cafeicultura corresponde à própria conformação da Zona da Mata enquanto tal, uma vez que esta fora fundada longe dos ideais da tradição mineira arraigados ao século XVIII”.

Anderson Pires (2009)<sup>232</sup>, ao analisar o comportamento da produção cafeeira na Zona da Mata e comparando-a com as demais regiões produtoras, em especial São Paulo e Rio de Janeiro, entende que a região se enquadra numa posição de destaque na composição do

<sup>230</sup> PIRES, Anderson. *Café, Finanças e Indústria: Juiz de Fora 1889/1930*. Juiz de Fora: Funalfa, 2009. P.28.

<sup>231</sup> VITTORETTO, B. N. (2012)... *Op. cit.*

<sup>232</sup> PIRES, Anderson (2009, p.17-37)... *Idem.*

montante produzido por todo o país, sendo adequado identificá-la segundo a montagem de um “complexo agroexportador periférico”, com identidade própria e comportamento singular<sup>233</sup>.

Podemos afirmar que a incorporação produtiva dos espaços pela produção agroexportadora do café, será responsável por inserir a região da Zona da Mata no comércio internacional da commodity<sup>234</sup>. Ao mesmo tempo, a dinamização da produção, consolidou uma rede de escoamento a qual consagrou o porto do Rio de Janeiro como o principal ponto de articulação com o mercado internacional<sup>235</sup>. Essa condição de proximidade espacial e dependência logística ao escoamento da produção conduziram ao estreitamento e aproximação da Zona da Mata com as praças comerciais fluminenses. Não obstante, seria possível afirmar que, a Zona da Mata, mesmo ligada político e administrativamente as Minas, comunicava-se economicamente com o Rio de Janeiro<sup>236</sup>.

O crescimento constante da produção e a expansão das áreas cultivadas demandavam o aprimoramento logístico do sistema viário e dos transportes que pudessem atender ao escoamento da produção. Podemos observar que na primeira metade do século XIX, predominava o caráter primitivo do transporte de cargas, sendo o café conduzido das Minas aos portos do Rio de Janeiro, através do uso de tropas de muares<sup>237</sup>.

Dessa forma, um dos primeiros obstáculos à expansão da produção estaria na melhoria do sistema de transporte viário. Segundo Pires (1993)<sup>238</sup>, até praticamente a década de 1860, a Mata Mineira possuía um precário sistema viário, o que limitou o efetivo processo de incorporação produtiva da região.

Levava-se 4 dias de viagem entre Juiz de Fora e o Rio de Janeiro em estradas íngremes e perigosas, com as cargas em lombos de burros sujeitas a perdas por fatores vários, envolvendo custos extremamente elevados não só com tais perdas, mas com o empate de capital com mão de obra (escravos,

---

<sup>233</sup> A produção de café da Zona da Mata apresentou ritmo e crescimento singular se comparado ao restante do país. Apesar de não ter alcançado o dinamismo produtivo das lavouras paulistas, Minas também não pode ser comparada a lavoura fluminense, que assistiu ao declínio de sua produção ainda no século XIX. Pelo contrário, Minas manteve níveis crescentes de produção, alcançando ainda no século XIX o segundo lugar como produtor nacional, atrás de São Paulo, e com volumes que ultrapassavam os montantes produzidos por países inteiros, a exemplo de México, El Salvador, Guatemala, Honduras, Haiti, Costa Rica, entre outros. Cabendo assim, desconsiderar abordagens que identifiquem a Zona da Mata e a produção cafeeira como um enclave produtivo. Sobre o assunto ver: PIRES, Anderson. *Minas Gerais e a Cadeia Global da “Commodity” cafeeira –1850/1930*. Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional; V.03, N.02, P. 139 – 194. Mai-Ago/ 2007.

<sup>234</sup> Termo inglês que advém do francês (commodité), que significa em português mercadoria ou produto. “Produto primário exportador, com pequeno grau de industrialização e produzido em grandes quantidades (...)”. Ver: VITTORETTO (2012, p.26)... *Op. cit.*

<sup>235</sup> PIRES, A. (2007, p.130)... *Idem.*

<sup>236</sup> GIOVANINI, R. R. (2006, p.107)... *Op. cit.*

<sup>237</sup> VALVERDE, Orlando. (1958, p.31)... *Op. cit.*

<sup>238</sup> PIRES, A. (1993, p.133)... *Op. cit.*

capatazes etc.), animália, tempo e transporte, alimentação, entre outros. Nessa época Minas possuía um dos maiores rebanhos de animais de carga do país, (...). (PIRES, 2009, p.53)

O problema dos transportes de cargas e das vias de comunicação eram considerados os obstáculos ao desenvolvimento das Minas, sendo que a superação desse entrave se deu com a construção de rodovias e ferrovias a partir da segunda metade do século XIX, o que acelerou o processo de dinamização econômica da região. A construção de rodovias e ferrovias correspondeu à materialização do esforço em garantir a fluidez da produção e da expansão produtiva da cafeicultura<sup>239</sup>. Além disso, o desenvolvimento das vias de comunicação e transporte estimularia ainda mais a expansão das áreas cultivadas e por consequência, o aumento da produção, ao mesmo tempo, a redução dos custos do transporte proporcionaria um maior acúmulo de capitais que estimularia a construção de mais rodovias e ferrovias. A essa relação, Giroletti (1988, p.33)<sup>240</sup> chamou de “causação circular”, onde o crescimento da malha viária estimulava a produção, e esta, por reduzir gastos e aumentar a concentração de capitais acumulados, impulsionava a primeira.

Ao mesmo tempo, o crescimento da produção e das vias de comunicação levaria a constituição de diversos núcleos urbanos que funcionavam como centro complementares ao processo produtivo. Quanto ao então povoado de Santo Antônio do Paraibuna, este se encontrava no centro do entroncamento rodoviário e ferroviário, atribuindo a este espaço a condição excepcional para sua consolidação como entreposto comercial, sugerindo a identificação da gênese de um processo de hierarquização urbana que consagraria Juiz de Fora como futuro polo regional.

Estabelecidas as condições básicas de desenvolvimento do município - ou seja, a consolidação e expansão da economia agroexportadora regional e a colocação de Juiz de Fora como núcleo urbano por excelência no interior dessa economia – são visíveis os elementos que refletem o seu processo de evolução urbana, sempre vinculadas a atividades que direta ou indiretamente se articulam ao setor agroexportador, ou, mais concretamente, ao processo geral de re-produção econômica. (PIRES, 1993, p.155)<sup>241</sup>.

<sup>239</sup> GIROLETTI, Domingos. (1988, p.32-33)... *Op. cit.*

<sup>240</sup> GIROLETTI, Domingos. (1988)... *Idem.*

<sup>241</sup> PIRES, Anderson. (1993)... *Op. cit.*

Segundo Giovanini (2006, p.162)<sup>242</sup>, “(...) a consolidação de Juiz de Fora como entreposto comercial é uma consequência direta da instalação da rodovia”. Nessa fase, grande parte do café produzido na Zona da Mata passava por Juiz de Fora, permitindo que a localidade desenvolvesse e aprimorasse um comércio local. A concentração de capitais propiciaria em curto espaço de tempo, o aprimoramento das relações comerciais e das atividades urbanas, transformando a cidade no núcleo mais dinâmico da Zona da Mata e centro polarizador regional<sup>243</sup>.

Podemos afirmar agora que, a cultura do café após ter penetrado na região, alcançou na segunda metade do século XIX relevância significativa graças à associação do processo de produção a um conjunto de elementos capazes de garantir a expansão e manutenção do sistema agroexportador.

Dentre os elementos que se depreendem da incorporação produtiva da região, podemos destacar a constituição de diversos núcleos urbanos com a fundação de várias vilas e cidades, as quais consagrariam mais tarde a gênese da estruturação de uma rede urbano-regional. Além disso, o surgimento das cidades demandaria a organização de uma estrutura administrativa e de necessários investimentos na infraestrutura urbana a fim de garantir a produção e reprodução das relações sociais, políticas e econômicas.

Quanto à infraestrutura urbana, esta pode ser analisada sobre diversas perspectivas complementares. O surgimento de vilas e cidades estaria diretamente ligado à consolidação de equipamentos urbanos necessários à consagração efetiva das localidades; além disso, a emergência de uma elite agroexportadora regional materializava nas cidades as relações de poder traduzidas nas estratégias políticas e sociais de produção e apropriação dos espaços.

Ademais, a diversificação das atividades urbanas, especialmente no setor terciário com relevância para o comércio, seria fundamental ao atendimento das necessidades da população, que se adensava principalmente no entorno da localidade de Santo Antônio do Paraibuna, futura Juiz de Fora. Ao admitirmos a incorporação produtiva do espaço regional pela economia produzida a partir do setor agroexportador, reconhecemos a existência de um *nó górdio* estabelecido entre o café, enquanto produto responsável pela acumulação de capital, e a instalação dos núcleos urbanos na região no século XIX.

---

<sup>242</sup> GIOVANINI (2006)... *Op. cit.*

<sup>243</sup> GIROLETTI, Domingos. (1988, p.41)... *Op. cit.*

### III – DA VILA DE SANTO ANTÔNIO DO PARAYBUNA A CIDADE DE JUIZ DE FORA: a gênese e o desenvolvimento de uma cidade em construção.

Retornemos um pouco ao início do século XIX, quando Antônio Dias Tostes tornara-se o grande proprietário da extensa faixa de terra na região. Sua propriedade alcançava a expressiva marca de dez sesmarias<sup>244</sup>, gozando na época de grande prestígio e influência tanto na esfera local quanto regional<sup>245</sup>. Em 1812, adquiriu a então Fazenda do Marmelo e a Fazenda do Juiz de Fora, vindo a mudar-se para esta última.

Seu espírito empreendedor o levou a investir na lavoura cafeeira e em um incipiente mercado de terras, comprando, subdividindo, vendendo e financiando a taxas de juros que lhe garantiam altos lucros. Além disso, mantinha comércio com as praças comerciais fluminenses estabelecendo conexões mercantis importantes. Sua ligação com o Rio de Janeiro o permitia tanto vender os produtos da região, quanto a adquirir mercadorias que podiam ser revendidas na esfera local<sup>246</sup>.

Não satisfeito, Antônio Dias Tostes também se enveredou pelo comércio de escravos, este inclusive muito lucrativo numa época em que se demandava mão de obra para o desenvolvimento da cafeicultura. Como traficante de escravos, realizava negócios de compra e venda de cativos tanto na praça fluminense quanto em operações no interior da Província<sup>247</sup>, aproveitando-se sem dúvida da redução da produção mineradora, o que liberava parcela de mão de obra disponível a aplicação em outras atividades produtivas.

Tostes era com certeza um homem astuto. Seus negócios prosperavam e junto seu prestígio aumentava; esse sem dúvida já era um capitalista. Casou-se, em primeira núpcia com Ana Maria do Sacramento, que era irmã de Marcelino Gonçalves da Costa, um dos maiores proprietários de terras da Zona da Mata e um homem muito bem articulado com a elite da região de São João Del Rey e Barbacena<sup>248</sup>. Seria essa a fórmula utilizada pelos ricos

<sup>244</sup> Segundo LESSA (1985, p.23)... *Op. cit.*, cada sesmaria deveria possuir no máximo a dimensão de uma légua e um quarto em quadra, o que corresponderia a um quadrado com seis quilômetros de lado, ou seja, uma área equivalente a 36 Km<sup>2</sup>.

<sup>245</sup> FAZOLATTO, Douglas. Juiz de Fora: *Imagens do Passado*. Juiz de Fora: Panorama, 2007, p.17.

<sup>246</sup> FAZOLATTO, D. (2007, p.17-18) ... *Idem*.

<sup>247</sup> Ver: OLIVEIRA, Mônica Ribeiro de. *Avô Imigrante, Pai Lavrador, Neto Cafeicultor: Análise de Trajetórias na América Portuguesa. (Séculos XVIII e XIX)*. Varia Historia; Belo Horizonte: Vol. 27, nº46, p.625 - 644, jul./dez. 2011. P.642.

<sup>248</sup> OLIVEIRA, M. R. (2011, p.641)... *Idem*.

cafeicultores da região, de se unir em torno de laços familiares e até de casamentos consanguíneos, garantindo a manutenção de um pequeno grupo de famílias no controle do poder econômico e político da região. Desse matrimônio nasceriam os doze herdeiros que mais tarde partilhariam o espaço que abrigaria o futuro município.

Essa estratégia sem dúvida garantia as famílias ricas a possibilidade de construção de laços de favor e clientelismo, além da garantia de permanência das heranças de geração em geração, e a perpetuação do poder na mão de uma aristocracia agrária e escravocrata. Como afirma Oliveira (2011, p. 641)<sup>249</sup>, “(...) as elites agrárias tinham interesses nas alianças matrimoniais de seus filhos para incluir no seu círculo familiar as conexões comerciais de que dependiam para o movimento de giro de suas unidades agrárias”.

Tostes, residindo desde 1812 na então Fazenda do Juiz de Fora, investia num projeto de ampliação de sua base comercial e financeira. Graças a uma rede de influência construída a partir de sua relação com nomes de destaque na política regional, consegue a criação do curato<sup>250</sup>, condição necessária à constituição da freguesia e posteriormente da Vila, o que ocorreu em outubro de 1828 com o nome de Distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora do Município de Barbacena, desligado administrativamente de Simão Pereira, embora ainda vinculada a esta localidade sob a esfera religiosa<sup>251</sup>. Fica claro desde o início que as relações de poder estabelecidas entre pequenos grupos definiriam os rumos da localidade.

Traficando escravos, importando e exportando produtos e mercadorias, realizando empréstimos, comprando e vendendo terras, entre outras atividades, consagrariam Tostes como grande empreendedor regional. Devido a seu prestígio, hospedou em 1836 o engenheiro Henrique Halfeld, encarregado da construção da Estrada Nova do Paraibuna. Este por sua vez, não era desprovido de posses, apesar de estar a apenas onze anos no Brasil já era proprietário de terras em Ouro Preto e senhor de trinta escravos<sup>252</sup>, gozando de prestígio no círculo político da época. Diz a tradição oral que, Halfeld, sentado à varanda da propriedade dos Tostes, seu anfitrião, em uma conversa com fazendeiros, olhava a grande várzea pantanosa afirmando ser um “bonito lugar para se construir uma cidade”. Em resposta, ouvira de um dos presentes que tais terras para nada prestavam, pois não se podia nelas cultivar café<sup>253</sup>. Respondera Halfeld, “se não dá café, pode dar uma cidade”<sup>254</sup>. De certo que se verdadeira as

<sup>249</sup> OLIVEIRA, M. R. (2011)... *Op. cit.*

<sup>250</sup> Curato é um termo religioso derivado de cúria ou padre, usado para designar aldeias e povoados com condições necessárias para se tornar uma freguesia, ou seja, distrito de um município.

<sup>251</sup> FAZOLATTO, D. (2007, p.19)... *Op. cit.*

<sup>252</sup> LESSA, Jair. (1985, p.41)... *Op. cit.*

<sup>253</sup> LESSA, Jair. (1985, p.42)... *Idem.*

<sup>254</sup> STEHLING, L. J. (1979, p. 48)... *Op. cit.*

falas, elas muito interessariam aos Tostes, ávidos em ampliar ainda mais seus círculos econômicos e políticos.

Em 1833 Tostes se tornaria viúvo de sua primeira esposa e um ano depois, em 1834, seria aberto o inventário na Comarca de Barbacena. Este só ficaria pronto quatro anos depois, em 1838, com a partilha da fortuna amealhada e principalmente da extensa faixa de terras na margem direita do Rio Paraibuna a qual fora dividida entre seus doze herdeiros. Essa partilha foi sem dúvida o elemento propulsor da ocupação e emancipação da cidade<sup>255</sup>.

Segundo a historiadora Mônica Ribeiro de Oliveira (2011), no inventário constava a descrição de 72 devedores, entre estes muitos de seus genros, filhos e sogro, o que reforçaria o caráter familiar de reciprocidade entre as elites regionais. Além disso, partes dos empréstimos se deviam a pequenos e médios proprietários e lavradores, revelando formas de investimento econômico e de ampliação do poder político a partir de um clientelismo estabelecido no endividamento, e percebido na omissão dos prazos, juros e condições dos devedores<sup>256</sup>.

Já Halfeld, com a morte de sua primeira esposa, Dona Dorotéia, em 1839, casou-se com Cândida Maria, filha de seu então anfitrião, Antônio Dias Tostes e uma das herdeiras de sua propriedade<sup>257</sup>. Quanta coincidência! Sem dúvida, Halfeld atendia e enquadrava-se nos interesses da jovem elite regional. No ano anterior, 1838, a Estrada Nova do Paraibuna já havia sido aberta e inaugurada sobre as terras de seu então futuro sogro, inclusive, aproveitando uma picada já existente e possivelmente construída por Tostes para evitar o caminho íngreme da margem direita<sup>258</sup>.

Halfeld, além de desenhar e projetar a estrada, que mais tarde daria origem a principal artéria do município, a atual Avenida Barão do Rio Branco, e agora casado com uma das herdeiras dos Tostes, deu início a ocupação efetiva da margem direita. Aproveitando-se do baixo valor venal das terras, comprou propriedades de herdeiros, demarcando e planejando arruamentos, construindo casas e doando terrenos, atuando assim na definição dos principais eixos de expansão da malha urbana<sup>259</sup>.

A década de 1840 marcaria a consagração do caráter urbano da localidade, principalmente estimulada pela cultura do café que crescia nas redondezas, influenciando diretamente na constituição do núcleo urbano onde concentrava a produção que seria

<sup>255</sup> FAZOLATTO, D. (2007, p.21) ... *Op. cit.*

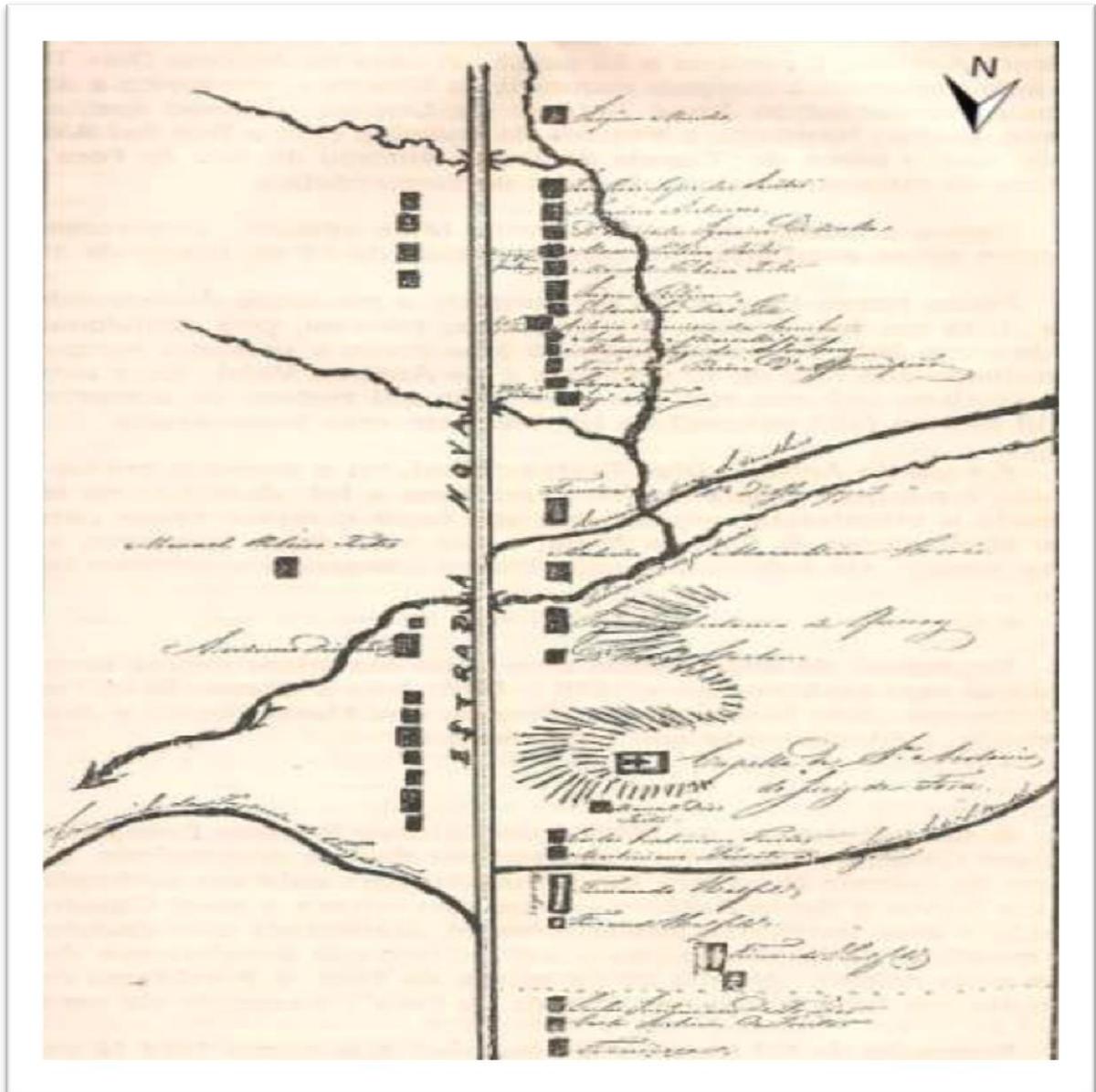
<sup>256</sup> OLIVEIRA, Mônica Ribeiro de. (2011, p.642)... *Op. cit.*

<sup>257</sup> Halfeld casou-se com Cândida Maria em menos de oito meses após tornar-se viúvo de Dona Dorotéia, com quem tivera oito filhos. Na época do matrimônio, Halfeld tinha quarenta e quatro anos, enquanto Cândida tinha dezoito anos. Residiu no sobrado dos Tostes e na Fazenda Velha, nela vivendo até sua morte em 1873.

<sup>258</sup> FAZOLATTO, D. (2007, p.23)... *Idem.*

<sup>259</sup> MIRANDA, Sônia Regina. *Cidade, Capital e Poder: Políticas Públicas e Questão Urbana na Velha Manchester Mineira*. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal Fluminense, 1990, p.89.

posteriormente transportada e comercializada nas praças fluminenses. Assim, a nova atividade produtiva demandava investimentos em infraestrutura urbana e no desenvolvimento de um setor terciário capaz de suprir as necessidades da crescente população<sup>260</sup>.



**FIGURA 12:** Planta da Estrada Nova do Paraibuna (1844)<sup>261</sup>

<sup>260</sup> MIRANDA, Sônia Regina. (1990, p.90)... *Idem*.

<sup>261</sup> Confeccionada por Halfeld em 1844, a planta descreve a presença de 40 casas, uma capela e dois ranchos. Cortada ao meio pelo Ribeirão Independência. No lado direito, sob a colina identifica-se a capela de Santo Antônio, local da atual catedral. O conjunto de casas acima do ribeirão no lado direito indicaria o Alto dos Passos; do lado esquerdo, abaixo do curso do ribeirão, o caminho para a Fazenda do Juiz de Fora. À direita e acima do ribeirão, o caminho para São Matheus. Sua extensão está compreendida entre as atuais ruas Floriano Peixoto e Moraes de Castro. Todas as casas estão alinhadas e de frente para a Estrada, norma definida por Halfeld. Fonte: Arquivo Público Mineiro. Ver em: LESSA, Jair. (1985, p.34 a 38 e p. 80)...*Op. cit.*

A paisagem parecia mudar rapidamente. Graças ao aporte financeiro advindo do desenvolvimento da cultura cafeeira, o então povoado que surgira a beira do Caminho Novo, formado por pequenas roças e pontos de abastecimento, crescia e se consagrava como polo de produção regional. Esse crescimento proporcionaria a diferenciação dos espaços e das atividades, contribuindo a formação de um setor terciário de abastecimento, criando novas formas de vida e trabalho, consagrando então a gênese de um espaço urbano. Entretanto, cabe lembrar que, tais atividades estariam diretamente ligadas aos interesses do setor produtivo, entendendo então que as intervenções estariam presas aos interesses de uma elite, havida em estabelecer suas relações de poder e controle sobre os espaços. Para Miranda (1990, P.91)<sup>262</sup>, “a dinamização do núcleo urbano ao lado da expansão cafeeira”, já atribuiria um “status urbano” a localidade.

Não demorou muito então para que o Povoado fosse elevado à categoria de Vila, o que ocorreu com o Decreto da Lei Provincial 472 de 31 de maio de 1850 com o nome de Vila de Santo Antônio do Paraibuna<sup>263</sup>, reunindo as freguesias de Simão Pereira, São Francisco de Paula, Rio Preto, Chapéu D`uvas e Santo Antônio do Paraibuna (sede), além de mais nove distritos<sup>264</sup>. Entretanto, segundo Fazollato (2007,p.19)<sup>265</sup>, a instalação do município foi adiada por três anos “(...) por erros de publicação da lei, pois, em vez de Vila do Santo Antônio do Juiz de Fora, da Comarca do Paraibuna, saiu impresso Vila de Santo Antônio do Paraibuna”. Além disso, dependia ainda da construção e instalação do fórum e da cadeia, sendo somente em maio de 1853 realizada a primeira reunião da Câmara Municipal<sup>266</sup>.

Cabe ressaltar que, somente após a promulgação da lei que elevava a categoria administrativa do então Povoado de Santo Antônio do Paraibuna a Vila em 1850, esta se desligou administrativamente de Barbacena, assim como sua paróquia, que agora se emancipava de Simão Pereira, passou a administrá-la. Jair Lessa (1985, p.58)<sup>267</sup>, chama atenção para o evento, afirmando que as seculares localidades de Chapéu D`uvas e Simão Pereira, tão importantes nos relatos dos viajantes que percorriam o Caminho Novo, agora tinham que “pedir a benção” a nova localidade. Segue ainda afirmando que, “(...) já era um bocado de progresso! Barbacena que pusesse as barbas de molho... E Ouro Preto também. (...)”.

<sup>262</sup> MIRANDA, S. R. (1990)... *Op. cit.*

<sup>263</sup> OLIVEIRA, Paulino. (1966, p.24)... *Op. cit.*

<sup>264</sup> OLIVEIRA, Mônica Ribeiro de. *Imigração e Industrialização: Os Alemães e os Italianos em Juiz de Fora (1854-1920)*. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal Fluminense. 1991, p. 46.

<sup>265</sup> FAZOLLATO, D. (2007)... *Op. cit.*

<sup>266</sup> OLIVEIRA, Paulino. (1966, p.27)... *Idem.*

<sup>267</sup> LESSA, Jair. (1985)... *Op. cit.*

Já em 1856, sobre o decreto da Lei Provincial 759, elevava-se a categoria administrativa da então Vila de Santo Antônio do Paraibuna a Cidade, alterando seu nome para Cidade do Paraibuna. Somente com a lei 1262 de 1865, determinou-se que a então Cidade do Paraibuna tivesse seu nome alterado definitivamente para Cidade do Juiz de Fora<sup>268</sup>. Dessa forma, a década de 1850 marcaria a constituição administrativa do município de Juiz de Fora, o que para Miranda (1990)<sup>269</sup> representava o momento em que:

Estavam lançadas as bases para que investimentos de capital fossem realizados independentemente da propriedade fundiária e para que essa se apresentasse de forma diferenciada em relação a áreas urbanas e rurais. Além disso, estavam também criadas as estruturas de controle da população (...). Aos poucos, as trocas embrionárias e com baixos níveis de monetarização cediam lugar a uma base comercial próspera garantida pela cidade-entreposto. (MIRANDA, 1990, p.91)

Dessa forma, a cidade continuava a crescer impulsionada pelo cultivo do café que se desenvolvia em seu entorno. O aumento demográfico do período pode ser evidenciado quando comparado os dados disponíveis no Mapa de População do Distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora de 1831, informando que havia 1419 pessoas habitando a localidade<sup>270</sup>. Esse contingente populacional alcançava a marca de 6456 habitantes no distrito sede em 1854, correspondendo a aproximados 23% do total do município. O censo demográfico de 1855 apontava então para uma população total de 27.722 habitantes, dentre os quais, 16.428 eram cativos<sup>271</sup>.

#### QUADRO 03 - População da Vila de Santo Antônio do Paraibuna – 1854.

LIVRES*			ESCRAVOS			TOTAL
HOMENS	MULHERES	TOTAL	HOMENS	MULHERES	TOTAL	
1182	1249	2431	2607	1418	4025	6456
37,65%			62,34			100%

Fonte: AHCJF. Série 54. Mapas de população. (Apud. SOUZA 1998, p.41)... *Op. cit.*

Adaptado pelo Autor.

\* Estão incluídos 30 estrangeiros, sendo 15 homens e 15 mulheres.

<sup>268</sup> OLIVEIRA, P. (1966, p.29 e 63)... *Op. cit.* Ver também: STEHLING, Luiz José. (1979, p.118)... *Op. cit.*

<sup>269</sup> MIRANDA, S. R. (1990)... *Op. cit.*

<sup>270</sup> FAZOLATTO, Douglas. (2007, p.21)... *Op. cit.*

<sup>271</sup> FAZOLATTO, Douglas. (2007, p.26)... *Idem.*

Fato importante a se observar consiste na grande concentração de população negra cativa, representando na época cerca de 60% do total do município. Além disso, os homens representavam a maior parcela na composição da mão de obra escrava com aproximados 64% do total. Ora, a nova atividade produtiva que se estabeleceria demandava numerosa mão de obra a árdua tarefa de plantio, colheita e transporte dos produtos, o que transformou não apenas o município, mas a Zona da Mata em um centro receptor de escravos. Segundo Fazolatto (2007, P.27)<sup>272</sup>, esses números colocariam o município entre os “(...) principais centros de mão de obra escrava no país”.

Mais tarde, o Recenseamento Geral de 1872 confirmaria o padrão de crescimento demográfico do município, o que refletiria diretamente no crescimento tanto da malha urbana quanto do setor comercial, diversificando-se as atividades urbanas. Sem dúvida, esse crescimento demandaria também um conjunto de intervenções espaciais e de equipamentos urbanos que garantissem a fluidez da produção e do capital. Entretanto, comparando os dados censitários de 1855 e 1872, percebemos algumas alterações de ordem estrutural quanto à distribuição da população livre e escrava, como vemos abaixo:

**QUADRO 04** - População do Município de Juiz de Fora - 1872\*

PARÓQUIA	LIVRES			ESCRAVOS			TOTAL
	HOMENS	MULHERES	TOTAL	HOMENS	MULHERES	TOTAL	
Santo Antônio de Juiz de Fora	6.842	4.762	11.604	4.220	2.951	7.171	18.775
Chapéu D'ucas	2.496	1.885	4.381	893	691	1.584	5.965
São José do Rio Preto	2.606	2.433	5.039	2.215	1.888	4.103	9.142
São Francisco de Paula	1.327	1.167	2.494	828	682	1.510	4.004
<b>Total</b>	13.271	10.247	<b>23.518</b>	8.156	6.212	<b>14.368</b>	<b>37.886</b>

Fonte: Recenseamento Geral de 1872. Disponível em SOUZA (2008, p.44)... *Op. cit.*

\* Não foi recenseada a população da paróquia de São Pedro de Alcântara. Importante reduto cafeeiro de considerável número de cativos. Em 1872, o município era constituído por cinco freguesias. Segundo GUIMARÃES (2006, p.45)<sup>273</sup>, a localidade não recenseada detinha aproximadamente 5000 cativos. Segundo OLIVEIRA (1991, p.50)... *Op. cit.*, o censo de 1872 omitiria o número de imigrantes alemães do município.

<sup>272</sup> FAZOLATTO, D. (2007)... *Op. cit.*

<sup>273</sup> GUIMARÃES, Elione Silva. *Múltiplos Viveres de Afrodescendentes na Escravidão e no Pós-Emancipação: Família, Trabalho e Conflito (Juiz de Fora – MG, 1828-1928)*. São Paulo: Annablume; Juiz de Fora: Funalfa Edições, 2006.

Observamos que, diferente do senso de 1855, o censo de 1872 apresentava uma população livre em número superior a população cativa. Esse fato, entretanto, não significaria a redução da produção agrária, pois como vimos anteriormente, esta se manteve crescente até meados do século XX. Na verdade, a população livre crescera graças ao desenvolvimento do núcleo urbano e da consolidação de um entreposto comercial que oferecia novas oportunidades financeiras. Como afirma Giroletti (1988, p.48)<sup>274</sup>, “(...) intensificava-se, paralelamente, o crescimento físico da cidade, o que estimulará positivamente o setor de construção e seus insumos e que refletirá no aumento da população”. Além disso, somavam-se a estes, considerável contingente de imigrantes que contribuiu diretamente ao aporte demográfico do município.

Entendemos também que, por falhas e omissões de recenseamento, além de alterações na divisão administrativa do município, a análise do padrão de desenvolvimento demográfico pode se tornar confusa e equivocada<sup>275</sup>. Como lembra Oliveira (1991, p.51)<sup>276</sup>, “(...) um censo nacional num país imenso, em meio à completa desorganização de dados, pode incorrer em erros graves (...)”.

Em sua pesquisa, Guimarães (2006)<sup>277</sup>, afirma que a população escrava do município, computando as áreas não recenseadas e com base no relatório do Presidente da Província de Minas Gerais de 1874, registrava um total de 19.351 cativos, o que representaria um crescimento de cerca de 30% em relação aos dados do censo. Essa população alcançaria em 1886 a marca de 20.905 almas, representando um crescimento de 8% em relação ao índice anterior. Assim, observamos à redução do ritmo de crescimento da população cativa em comparação a população livre, podendo ser explicado por um conjunto de fatores como a proibição do tráfico negreiro de 1850, a lei do Ventre Livre (1871), a dos Sexagenários (1884), além das alforrias e das pressões dos movimentos sociais. Entretanto, redução do ritmo não significa retração populacional, o que levanta a possibilidade da existência de um mercado inter e intraprovincial atuante e que supriu a mão de obra da região até as vésperas do fim da escravidão.

Quanto à população urbana, Miranda (1990)<sup>278</sup>, apesar de afirmar que não existam indicadores precisos, levantou alguns dados que podem exemplificar o padrão demográfico de

---

<sup>274</sup> GIROLETTI, D. (1988)... *Op. cit.*

<sup>275</sup> Sobre o crescimento populacional do município de Juiz de Fora baseado na análise dos censos de 1853 e 1872, ver: LACERDA, Antônio H. D. *A Evolução da População Escrava e o Padrão das Manumissões em Juiz de Fora (1844/88)*. Núcleo de Estudos em História Demográfica – NEHD, Acervo Digital; São Paulo: USP.

<sup>276</sup> OLIVEIRA, M. R. (1991)... *Op. cit.*

<sup>277</sup> GUIMARÃES, Elione Silva. (2006, p.44-45)... *Op. cit.*

<sup>278</sup> MIRANDA, S. R. (1990)... *Op. cit.*

crescimento da localidade, o que por consequência refletiria no desenvolvimento e diversificação de sua base de serviços e das atividades do núcleo urbano.

**QUADRO 05 - Juiz de Fora: Evolução da População Urbana: 1855/1920**

ANO	POPULAÇÃO	FONTE*
1855	600	Albino Esteves (1915, p.58)
1877	12.562	Albino Esteves (1915, p.69)
1890	13.000	Almanak de Juiz de Fora (1891)
	22.586**	Recenseamento de 1890
	10.200	Paulino de Oliveira (1966, p.149)
1895	15.000	Almanak de Juiz de Fora (1896)
1915	24.000	Albino Esteves / Plano Saturnino Brito / Baeta Neves
1920	51.392**	Recenseamento de 1920
	29.988	PIRES (2009, p.101)***

FONTE: MIRANDA (1990, p.99)... *Op. cit.* \* Fontes utilizadas pela autora na confecção da tabela.

\*\* População do distrito da cidade. Incluindo a população rural. \*\*\*Adaptado pelo autor.

O adensamento populacional observado reforça sua necessária correspondência sob a perspectiva espacial de ocupação, assim como do crescimento e desenvolvimento de um setor terciário ligado principalmente à atividade comercial e que pudesse atender as demandas da elite regional. Além disso, esse crescimento consolidaria o espaço como meio de produção ligado intimamente a reprodução da economia agroexportadora, ou seja, ligado a cafeicultura regional e aos interesses de uma aristocracia agrária. Ora, a consolidação da cidade entreposto, com status urbano, dependeria então de um conjunto de iniciativas que viabilizassem o processo produtivo, mais especificamente, que garantissem a fluidez da produção cafeeira destinada a exportação através dos portos fluminenses.

Observando os dados demográficos absolutos do município (Tabela 06), reconhecemos o processo de concentração populacional e, por consequência, de urbanização rápida da localidade. Como afirmou MIRANDA (1990, p.98)<sup>279</sup>, “(...) aos poucos as atividades urbanas se complexificam gerando novas demandas e ampliando crescentemente o afluxo populacional (...)”.

<sup>279</sup> MIRANDA, Sônia Regina. (1990)... *Op. Cit.*

**QUADRO 06 - Juiz de Fora: Evolução da População Absoluta – 1831/1920**

ANO	POPULAÇÃO	FONTE
1831	1.419	Mapa da População do Distrito de Santo Antônio do Juiz de Fora (1831) *
1855	27.722	Censo Populacional**
1872	37.886	Recenseamento Geral do Brasil***
1890	74.136	Censo de 1890****
1907	85.450	GIROLETTI (1988, p.103)
1920	118.166	Censo de 1920****

\* FAZOLATTO (2007, p.21)

\*\* OLIVEIRA, P. (1966, p.40); FAZOLATTO, D. (2007, P.26); SOUZA, S. (2008, P.42).

\*\*\* SOUZA, S. (2008, p.44). Não foi recenseada a população da Paróquia de São Pedro de Alcântara onde segundo GUIMARÃES (2006, p.45), viviam aproximados 5000 cativos. O censo também omitiu o número de imigrantes alemães, totalizando 1162 pessoas. OLIVEIRA, M. R. (1991, p.50).

\*\*\*\* IBGE, Censos de 1890/1920. Disponível em OLIVEIRA, M. R. (1991, P.71).

Elaboração Própria.

Analisando a tabela, observamos que depois de decorridos 17 anos, entre 1855 e 1872, o crescimento populacional absoluto do município foi de aproximados 36,6%. No período posterior, entre 1872 e 1890, a taxa de crescimento ficaria em torno de 95%, ou seja, quase dobrando em 18 anos. Entre 1890 e 1920, o índice de crescimento seria de aproximados 60%. Ainda, se analisarmos o período entre 1855 e 1890, ou seja, em decorridos 35 anos, o crescimento populacional absoluto se deu a uma taxa superior a 165%, Ao mesmo tempo, quando analisamos o comportamento da população urbana no período compreendido entre 1855 (com cerca de 600 habitantes), e 1890 (com aproximados 13.000 almas), temos um ritmo de crescimento para os 35 anos do intervalo de aproximados 2000% <sup>280</sup>.

Fica também evidente o grau de concentração populacional do município quando comparamos seus números às demais localidades da Zona da Mata Mineira. Como exemplo, no censo de 1872, Juiz de Fora com 37.884 habitantes ocupava a terceira posição, atrás de Ponte Nova com 57.231 habitantes e Leopoldina com 41.886. Entretanto, no censo de 1920, já ocupava a primeira posição com 118.166, seguido de Carangola (86.675) e Manhuaçu (85.691) habitantes.

<sup>280</sup> Ver tabela 05.

**QUADRO 07** - População de Municípios da Zona da Mata Mineira: Censo de 1872 e 1920.

1872*		1920**	
MUNICÍPIO	POPULAÇÃO	MUNICÍPIO	POPULAÇÃO
Ponte Nova	57.231	Juiz de Fora	118.166
Leopoldina	41.886	Carangola	86.675
Juiz de Fora	37.886	Manhuaçu	85.691
Viçosa	37.096	Muriaé	69.943
Muriaé	33.618	Cataguases	62.206

\* Adaptado de GUIMARÃES (2006, p.45)...*Op. cit.*\*\* Adaptado de PIRES (2009, p. 102)... *Op. cit.*

O padrão de crescimento observado nos índices apresentados demonstra o acelerado processo de concentração populacional do município, nos levando a entender que o período posterior à elevação da categoria administrativa da localidade, 1850, marca o momento em que a cidade assume um novo papel diante da dinâmica econômica, política e social da época. O claro processo de urbanização consagrou o *status urbano* da localidade além de reafirmar o município como polo de atração regional e de palco para a consolidação das relações de poder e controle, exercidas pelos novos representantes de uma elite agrária regional.

### 3.1 – O Crescimento e Expansão da Malha Urbana.

Juiz de Fora nasceu em um momento histórico importante para o Brasil. Em 1850, mesmo ano da emancipação administrativa do município, era estabelecida a proibição do Tráfico Negreiro com a promulgação da Lei Euzébio de Queiroz, muito embora, como já afirmamos, esse movimento permanecesse alimentado por um intenso comércio inter e intraprovincial e que somente iria se extinguir de fato com a abolição da escravatura pela Lei Áurea em 1888. No mesmo ano também era promulgada a Lei de Terras que buscava definir os critérios ao acesso à propriedade fundiária, abolindo a concessão de sesmarias ou a simples ocupação de terras devolutas, estabelecendo a partir de então, a compra como único meio

possível de acesso a propriedade. Esse processo de mercantilização da terra refletiria diretamente nas relações estabelecidas na ocupação do espaço urbano.

Distinguir-se-ia agora, o que seria solo público e privado, quais os espaços a serem ocupados e quais arruamentos seriam abertos, além de se estabelecer os meios de controle e registro das propriedades, o que ocorreria em 1854 com a abertura do Cartório do 1º Ofício de Notas Públicas da Cidade de Santo Antônio do Paraibuna<sup>281</sup>.

Nos primeiros anos que sucederam a emancipação do município, as poucas residências construídas se concentravam às margens da Estrada do Paraibuna. Como afirma Lessa (1985, p.60)<sup>282</sup>, nessa época, em 1852, “(...) a população se espalhava folgada por aí, talvez em apenas um milhar”.

Em 1853, a Câmara Municipal designa uma comissão a qual apresenta projeto para o que seria o primeiro arruamento da Vila. Contando com o aproveitamento das vias já existentes, o projeto apresentava a definição de três praças, dezesseis ruas transversais a Estrada do Paraibuna e duas ruas paralelas a ela. Desse projeto, seriam estabelecidas as primeiras vias públicas onde, partindo do Paço da Câmara (atual Parque Halfeld) seguindo sentido sul (Alto dos Passos), surgiriam as Ruas Espírito Santo (ao lado da matriz), a Rua do Cano (atual Sampaio) e a Rua da Independência (atual Avenida Itamar Franco). Seguindo no sentido norte e também partindo do Paço da Câmara, cortavam a Estrada do Paraibuna a Rua Califórnia, (atual Rua Halfeld), a Rua Imperial (atual Marechal Deodoro), a Rua Santa Cruz (atual Marechal Floriano Peixoto), Rua São Sebastião, Rua da Saudade (atual Benjamin Constant), Rua da Vala, Rua da Gratidão, Rua Boa Morte, Rua da Glória, Rua do Comércio e por fim, o limite norte da Vila então chamado de “Alto da Portela”. Ainda constavam mais duas ruas, estas paralelas a Estrada do Paraibuna, a Rua Santo Antônio com cerca de 500 metros e a Rua Flórida, com cerca de 300 metros, especulando ser esta um pequeno trecho da atual Rua Batista de Oliveira entre a Rua Espírito Santo e Santa Rita<sup>283</sup>.

Esse primeiro arruamento projetado por Halfeld já definia um espaço privilegiado, formado por um núcleo central que concentrava o poder da igreja (com a capela matriz), as repartições públicas e uma praça central, transformando assim, o espaço em “uma nova base

<sup>281</sup> MIRANDA, Sônia Regina. (1990, p.91)... *Op. cit.*

<sup>282</sup> LESSA, Jair. (1985)... *Op. cit.*

<sup>283</sup> LESSA, Jair. (1985, p.60 e 61)... *Idem.* Segundo o autor, o projeto seria composto por 22 mini-plantas. Tais documentos teriam desaparecido com o tempo, restando apenas sua descrição. A Rua da Vala captava os dejetos provenientes do Morro da Gratidão. Para evitar confusões, a Rua do Comércio mencionada não é a que mais tarde seria a Rua Batista de Oliveira. Segue no Anexo II, lista com a descrição dos nomes históricos de alguns logradouros do município. Ver também a Figura 16 do trabalho.

de poder e controle por parte da elite predominantemente agrária”. (MIRANDA, 1990, p.94)<sup>284</sup>.

Assim, como nos lembra Pires (2009, p.74)<sup>285</sup>, “(...) o lócus urbano em contraste com o rural, era, (...), liderado pela aristocracia cafeeira, e foi condicionada por seus interesses e busca de poder e controle”. Não obstante, ficaria claro entender que o processo de desenvolvimento do espaço urbano estaria diretamente ligado aos interesses políticos, econômicos e ideológicos de uma elite regional.

Segundo Abdalla (2000, p.08)<sup>286</sup>:

No trato do espaço físico, o arraial vinha se desenvolvendo sob um traçado de ruas desenhado por Halfeld que, (...), utilizou-se de uma grande reta que atravessava a fazenda para dela fazer a rua principal do arraial e, na qual, riscou praticamente no centro uma perpendicular originando o primeiro logradouro público (atual Rua Halfeld) e praça da cidade (...), onde deu terrenos para a construção do fórum local e para a construção da Câmara Municipal. Ao longo da principal rua, naquela época denominada Rua Direita, reservou área para a igreja, onde hoje está a catedral da cidade e loteamentos para casas. A morfologia deste lugar praticamente pode ser lida com os mesmos elementos que Halfeld propôs, por exemplo, estão ao redor do Parque Halfeld o Fórum, a Câmara Municipal, o Gabinete do Prefeito e dois templos religiosos.

Dessa forma, conclui-se que a elite local estava desde o início preocupada em normatizar o espaço. Os ricos cafeicultores, donos de terras da região, adquirindo propriedades na Vila, passaram a promover e investir no crescimento da localidade. A cidade continuava a crescer, sua população aumentava e novas ruas eram abertas, e como consequência, aumentava-se também a arrecadação de impostos.

A Vila atraía os interesses de uma burguesia emergente que vislumbrava no incipiente espaço urbano, a possibilidade de realizar negócios lucrativos. Foi assim que lá pelas bandas do Alto dos Passos, fixou residência em 1852, José Antônio da Silva Pinto, o Barão de Bertioga<sup>287</sup>, um dos primeiros a investir no mercado imobiliário urbano, construindo

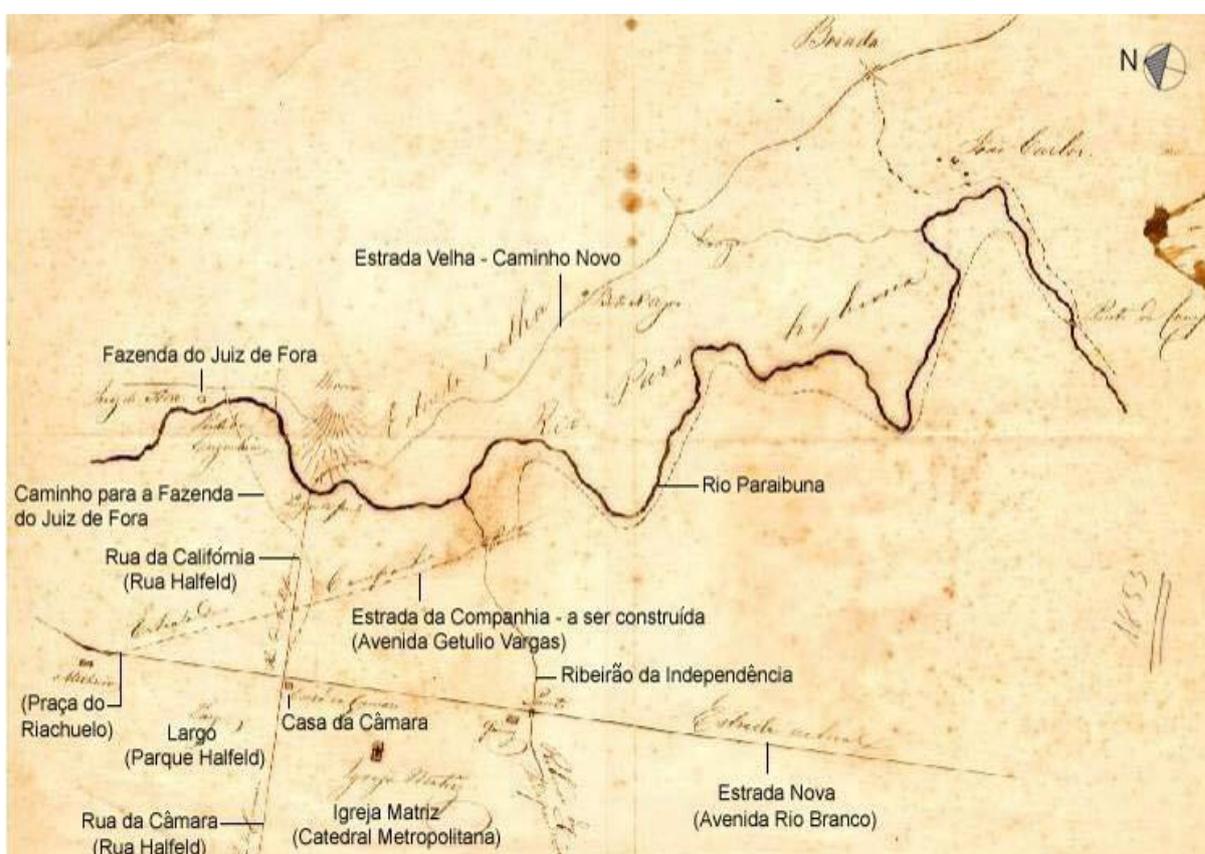
<sup>284</sup> MIRANDA, Sônia Regina. (1990)... *Op. cit.*

<sup>285</sup> PIRES, A. (2009)... *Op. cit.*

<sup>286</sup> ABDALLA, Gustavo. *Juiz de Fora: Evolução Urbana de uma Cidade Industrial desde o Século XIX*. Anais: Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. Vol. 06; N. 01; 2000.

<sup>287</sup> O Barão de Bertioga adquiriu sua fortuna com o café. Comprou em 1852 as terras de Antônio Dias Tostes (o neto), um dos herdeiros dos doze lotes da margem direita do Paraibuna. Edificou um hospital gratuito para pobres que mais tarde se transformaria na Santa Casa de Misericórdia. Presidiu a sociedade Promotora de Melhoramentos Materiais da Vila de Santo Antônio do Paraibuna, além de contribuir regularmente para a paróquia local. Construiu também um pavilhão, nas imediações da Casa de Caridade, que se tornaria, embora por curto espaço de tempo, no primeiro teatro da cidade. Doou em 1865 a Irmandade dos Passos, o hospital, o teatro, cinco casas na avenida, três alqueires de terra, dois escravos e um terreno. Faleceu em 1870 não deixando

residências que seriam destinadas a atender a profissionais liberais que se instalavam na cidade<sup>288</sup>. Além disso, participou da fundação da Irmandade de Nosso Senhor dos Passos (1855)<sup>289</sup> e da criação da Casa de Caridade, posterior Hospital da Misericórdia e atual Santa Casa de Misericórdia<sup>290</sup>. No mesmo local onde instalou a Casa de Caridade, reconstruiu uma antiga capela, a qual foi batizada como Capela de Nosso Senhor dos Passos da Vila de Santo Antônio do Paraibuna<sup>291</sup>. Entendemos que esta capela deve ter sido erguida após a elaboração da primeira planta de Halfeld (1844), tendo em vista sua descrição não conter nenhuma referência à mesma.



**FIGURA 13:** Desenho do Traçado de Juiz de Fora elaborado por Halfeld – 1855.

Fonte primária: Arquivo Histórico da Cidade de Juiz de Fora, 2007.

Fonte adaptada: SANTOS, A. L. (2011)<sup>292</sup>.

herdeiros. Foi sepultado no interior da capela que construía, como de costume na época, ao lado de sua esposa falecida em 1863. Sobre o Barão de Bertioga, ver: LESSA, Jair. (1985, p. 95-100)... *Op. cit.*

<sup>288</sup> MIRANDA, Sônia Regina. (1990, p.91)... *Op. cit.*

<sup>289</sup> LESSA, Jair. (1985, p.96)... *Op. cit.*

<sup>290</sup> FAZOLATTO, Douglas. (2007, p.29)... *Op. cit.*

<sup>291</sup> LESSA, Jair. (1985, p.96)... *Idem.*

<sup>292</sup> SANTOS, Aline Lima; SANTOS, Thereza Carvalho. *Entes Públicos e Privados no Planejamento e na Produção do Território: O Caso de Juiz de Fora*. Anais XIV Encontro Nacional da Anpur. Rio de Janeiro: 2011.

Além da fixação original da área central, desenvolvia-se o primeiro eixo de crescimento urbano no sentido sul (Alto dos Passos). Esse local estaria seguro das recorrentes inundações do Rio Paraibuna e seria o espaço, desde o início, destinado a ocupação por uma elite regional<sup>293</sup>. Ora, as casas construídas pelo Barão de Bertioga abrigavam juízes, advogados, escrivães, médicos, padres, comerciantes e farmacêuticos, o que levou a Oliveira (1966, p.20)<sup>294</sup> afirmar que o “coração da cidade”, o “centro da vida” localizava-se no Alto dos Passos. Mais tarde, essa expansão se reverteu ao sentido norte, ultrapassando os limites do Morro da Gratidão (atual Morro da Glória) como veremos mais a frente.

No ano de 1856, para comemorar a elevação administrativa da Vila a Cidade, a prefeitura autorizava a abertura de novas ruas as quais deveriam ser constantemente fiscalizadas a fim de evitar que qualquer edificação fosse realizada fora do alinhamento estabelecido. Surgiriam então as Ruas do Cano (atual Sampaio), a Rua Califórnia (atual Rua Halfeld), a Rua Imperial (atual Marechal Deodoro), a Rua de Santo Antônio e a Rua Formosa<sup>295</sup>. Incentivava-se também o embelezamento da cidade, ordenando a limpeza do Largo da Câmara com despesas pagas pela municipalidade. Além disso, decretava-se a obrigatoriedade de todos os moradores capinarem suas propriedades, assim como de, “(...) cair as frentes das mesmas a fim de que mais garbosamente se apresente esta nascente cidade (...)”. (OLIVEIRA, 1966, p.38 – 39)<sup>296</sup>.

Ainda buscando normatizar o espaço urbano, a administração local aprovou em 1858 o Código de Posturas da Câmara Municipal da Cidade do Paraibuna, incentivando aos moradores da localidade a investirem no embelezamento a partir da construção de jardins fronteiriços e do cercamento de suas propriedades, respeitando os limites estipulados pela municipalidade<sup>297</sup>. Em contrapartida, a Câmara prometia agora doar palmos de terra àqueles que construíssem jardins gradeados em suas residências<sup>298</sup>. No mesmo ano, observa-se o primeiro investimento municipal em iluminação pública com a compra de quarenta lâmpadas de azeite<sup>299</sup>.

Assim, a década de 1850 consagra as primeiras ações planejadas e ordenadas politicamente sobre o espaço. Entretanto, somente na década de 1860 se observam intervenções mais efetivas com vista a criar reais melhoramentos urbanos. Buscando então

<sup>293</sup> MIRANDA, Sônia Regina. (1990, p.95)... *Op. cit.*

<sup>294</sup> OLIVEIRA, Paulino. (1966)... *Op. cit.*

<sup>295</sup> Ver correspondência dos atuais logradouros no Anexo II do trabalho.

<sup>296</sup> OLIVEIRA, Paulino. (1966)... *Idem.*

<sup>297</sup> ESTEVES, Albino. (1915, p.59)... *Op. cit.*

<sup>298</sup> LESSA, Jair. (1985, p.64)... *Op. cit.*

<sup>299</sup> OLIVEIRA, Paulino. (1966, p.42)... *Idem.*

ordenar e racionalizar o crescimento urbano, foi contratado o engenheiro alemão Gustavo Dott, responsável em confeccionar a primeira planta cadastral do município<sup>300</sup>. Para Abdalla (2000, p.09)<sup>301</sup>, apesar de Dott seguir as linhas básicas estabelecidas anos antes por Halfeld, seu trabalho se constituiria como o “primeiro desenho técnico-urbano de Juiz de Fora”. Na verdade, seria mais uma estratégia da elite local, criar normas a fim de evitar que as recém-construções que surgiam indisciplinadamente, não prejudicassem o futuro da cidade<sup>302</sup>.

Para Passaglia (1982)<sup>303</sup>, o primeiro retalhamento do triângulo da área central da cidade seria uma empreitada muito mais comemorativa, tendo em vista a elevação da categoria administrativa da localidade, do que uma real resposta à procura por novos lotes.



**FIGURA 14** – Planta de Juiz de Fora - 1860<sup>304</sup>

Fonte: LESSA (1985, p.82)... *Op. cit.*

Imagem adaptada com legenda por BARBOSA (2013, p.33)<sup>305</sup>.

<sup>300</sup> GIROLETTI, Domingos. (1988, p.47)... *Op. cit.*

<sup>301</sup> ABDALLA, G. (2000)... *Op. cit.*

<sup>302</sup> LESSA, Jair. (1985, p.81)... *Op. cit.*

<sup>303</sup> PASSAGLIA, Luiz Alberto do Prado. *A Preservação do Patrimônio Histórico de Juiz de Fora: Medidas Iniciais*. Juiz de Fora: Instituto de Pesquisa e Planejamento; Comissão Permanente Técnico-Cultural; Prefeitura de Juiz de Fora - M.G, 1982, p.38.

<sup>304</sup> Ver no Anexo III, cópia da planta original.

<sup>305</sup> BARBOSA, Yuri Amaral. *A Determinação dos Setores Econômicos na Produção do Espaço de Juiz de Fora - MG*. Monografia, Universidade Federal de Juiz de fora - UFJF, 2013.

De qualquer forma, a planta de Dott já trazia elementos que afirmavam o crescimento da localidade. Seu trabalho trazia a descrição da existência de quatro praças e dezessete ruas, além de 177 edificações. Ora, comparando-a com a anterior, de Halfeld em 1844, cerca de dezesseis anos antes e com 44 casas, observamos um crescimento de 137 novas moradias <sup>306</sup>.

Observamos também que, a planta de Dott limitava-se a área compreendida entre o espaço que abrange o atual Largo do Riachuelo e o Alto dos Passos, desprezando a margem direita, inclusive as fazendas do Juiz de Fora e da Tapera, as mais antigas ocupações. Também não se ateve a mapear as ocupações para além do Morro da Gratidão. Será que não existia nada por aquelas bandas? Veremos mais a frente que não era bem assim. Parecia existir uma preocupação em legitimar o centro histórico precursor da ocupação, talvez por ser este o espaço onde primeiro se fixou a elite regional da época.

Em seu plano de arruamento, Dott apresentava uma determinação geométrica das recém-criadas vias de circulação, assim como, trazia a perspectiva de uma cidade que rompia com a herança colonial das cidades mineradoras, demonstrando uma clara preocupação com a questão estética. Para Santos (2011, p.08) <sup>307</sup>, o traçado do tecido urbano foi influenciado por questões higienistas e construído sobre “(...) uma malha regular ortogonal sobreposta a dois grandes eixos (...)”, que seriam a Rua Direita e a então Rua D. Pedro II (atual Avenida Getúlio Vargas).

Dessa forma o traçado colonial não era uma característica da jovem localidade. Surgia então uma cidade já sobre a influência de ideais que contemplavam o urbanismo como disciplina, rompendo com a paisagem colonial, “(...) morfologicamente similares a um padrão feudal espontâneo de crescimento” <sup>308</sup>.

As preocupações com a higiene e salubridade dos espaços já se faziam então presentes. Assim, para atender as demandas locais, a planta elaborada por Dott propôs a definição de alguns equipamentos urbanos como o cemitério, hospital e o matadouro em locais periféricos. Para Carvalho (2005,p.05)<sup>309</sup>, era uma preocupação fixar tais estruturas fora do triângulo central da cidade, onde, “(...) a presença de tais edifícios com funções insalubres e ruidosas (...), era proibitiva e temerosa (...)”.

<sup>306</sup> LESSA, J. (1985, p.84)... *Op. cit.* Segundo o autor, a rua mais densamente povoada era a Santa Rita, com 27 casas distribuídas em ambos os lados, quase sem interrupções. Era a rua das pecadoras, e depois a da varíola. Segundo relatos, era habitada por um gentio de vida airada, por mulheres conhecidas como “alcunhas desagradáveis”, além de uma senhora conhecida por seus feitiços. Era um lugar onde reinava a desordem.

<sup>307</sup> SANTOS, A.L.; SANTOS, T.C. (2011)...*Op. cit.* Ver Também em: ABDALLA, G. (2000,p.08)...*Op. cit.*

<sup>308</sup> CARVALHO, Giuliano Orsi Marques. *Urbanismo no Século XIX: O Plano do Engenheiro Dott Para a Cidade Juiz de Fora (MG), 1860*. ANPUH – XXIII Simpósio Nacional de História, Londrina, 2005.

<sup>309</sup>CARVALHO (2005)... *Idem.*

Quanto aos projetos propostos, o cemitério ficaria localizado em uma colina chamada de Morro do Pedro Schubert, onde hoje se encontra a parte alta da Rua Benjamim Constant. Na verdade, não existem indícios de que este cemitério tenha existido, entretanto é certo de que o morro foi desmontado para servir de o aterro para a Lagoa da Gratidão, atual Largo do Riachuelo. No projeto também constava a construção de uma rua que ligaria o então cemitério a Catedral da cidade, seria a Rua Santo Antônio<sup>310</sup>.

Existia uma queixa antiga, desde 1853, dos habitantes da localidade reclamando pela definição de um espaço apropriado aos sepultamentos, que até então eram realizados no entorno da Igreja Matriz<sup>311</sup>. Havia uma grande preocupação quanto a possibilidade de propagação de epidemias como a “*Cólera Morbus*”<sup>312</sup>, principalmente pela inexistência de qualquer serviço de água potável anterior a 1855, o que fazia a população se servir das diversas minas que afloravam na cidade<sup>313</sup>. O primeiro chafariz público foi então instalado em 1855, no Largo da Câmara (atual Parque Halfeld), sendo logo depois, em 1857, instalado outro chafariz, agora no Alto dos Passos, por iniciativa do Barão de Bertioga<sup>314</sup> que após adquirir um manancial de água, o canaliza para consumo próprio e dos demais moradores da redondeza. Segundo Miranda (1990, p.95)<sup>315</sup>, “(...) seria um dos primeiros casos de investimento privado no setor de serviços de consumo coletivo na cidade”.

Voltando ao cemitério, esse só seria concluído em 1864, em um terreno na margem direita da Estrada União Indústria, afastado do centro da povoação e das áreas pantanosas, mas não distante que tornasse árduo o traslado dos defuntos. Sua comunicação com o centro da localidade daria origem a as atuais ruas Espírito Santo e Osório de Almeida<sup>316</sup>.

Giroletti (1988)<sup>317</sup> chama atenção para os novos empreendimentos postos em prática nos anos seguintes. Assim, o matadouro instalar-se-ia em 1860, além da criação de uma feira que funcionaria no Largo da Câmara. Mais tarde, em 1863, deu-se início as obras de rebaixamento do Rio Paraibuna a fim de facilitar o fluxo e escoamento das águas, além de evitar possíveis enchentes, favorecendo então ao saneamento das áreas pantanosas. Em 1868

<sup>310</sup> LESSA, Jair. (1985, p.83)... *Op. cit.*

<sup>311</sup> OLIVEIRA, Paulino. (1966, p.32)... *Op. cit.* Sobre os sepultamentos, LESSA, J. (1985, p.62), afirma que “(...) os sepultamentos eram realizados dentro ou em torno da igreja, de acordo com a posição social do defunto”.

<sup>312</sup> OLIVEIRA, Paulino. (1966, p.30)... *Idem.*

<sup>313</sup> OLIVEIRA, Paulino. (1966, p.35)... *Idem*

<sup>314</sup> OLIVEIRA, Paulino. (1966, p.36)... *Idem*

<sup>315</sup> MIRANDA, S. R. (1990)... *Op. cit.*

<sup>316</sup> LESSA, Jair. (1985, p.63)... *Idem.* Esse espaço ainda serve ao município, localizado na Rua Osório de Almeida, Bairro Poço Rico e batizado com o nome de Cemitério Municipal de Nossa Senhora Aparecida.

<sup>317</sup> GIROLETTI, D. (1988, p.48)... *Op. cit.*

iniciavam-se as obras de calçamento e construção de canais destinados a captação de esgoto e das águas de chuvas<sup>318</sup>.



**FIGURA 15:** Panorama da Rua Halfeld na década de 1860

Fonte: Arquivo de Marcelo Lemos disponível no Site: <http://www.mariadoresguardo.com.br/>

Assim, a cidade continuava a crescer. O orçamento do município nos primeiros anos era muito limitado<sup>319</sup>, o que restringia de certa forma a execução de obras, restando à administração local, se esforçar no embelezamento e nivelamento das ruas. Na década de 1860, com o aumento populacional e o crescimento e fortalecimento da atividade produtiva cafeeira, a cidade percebe o aumento da capacidade de captação de impostos o que se refletiria diretamente em novos investimentos em obras e equipamentos urbanos.

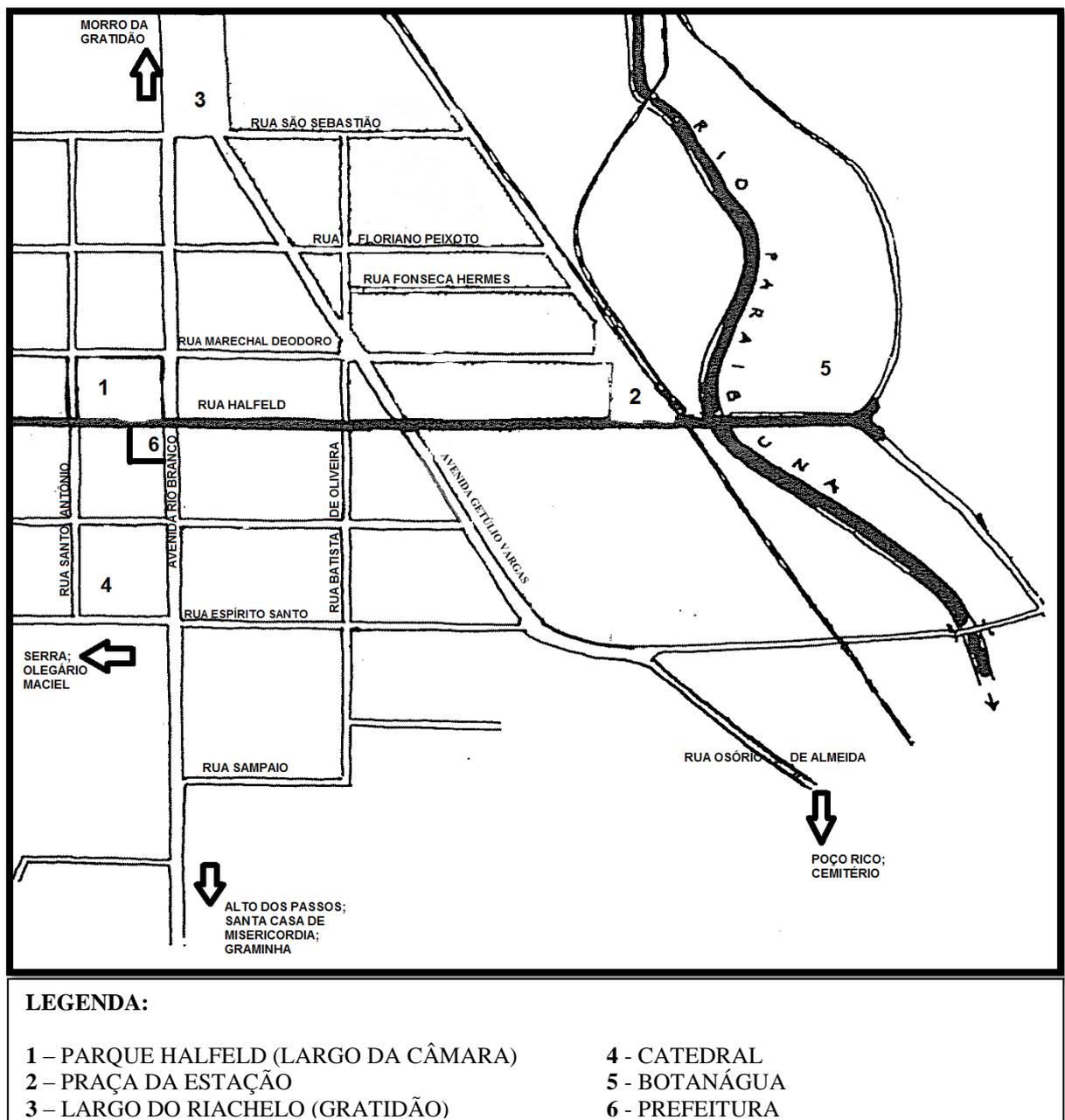
Segundo Oliveira (1966, p.93)<sup>320</sup>, em 1861 o município ocupava a terceira posição na Província em arrecadação de impostos, “(...) atrás apenas de Ouro Preto e São João Del Rei”. Não demoraria em ser o primeiro, o que aconteceu já em 1870, merecendo por isso receber a alcunha de “Princesa de Minas”. Cabe chamar atenção aqui para um ponto importante. Essa elevação de arrecadação muito se deve ao empreendimento que, diferente das ocupações

<sup>318</sup> Para maiores detalhes acerca das obras processadas no período, ver: OLIVEIRA, P.(1966, p. 62 a 102)... *Idem*

<sup>319</sup> Para OLIVEIRA, P. (1966, p.66)... *Op. cit.*, os municípios tinham sua vida regida por uma Lei Provincial de 1828, a qual julgava ser obsoleta diante do conjunto de demandas urbanísticas que se faziam necessárias ao desenvolvimento da localidade, freando o desenvolvimento e o progresso da urbe.

<sup>320</sup> OLIVEIRA, P. (1966)... *Idem*.

originais, escolhera um sítio mais distante para se instalar, para além do Morro da Gratidão. Esse local, estranhamente omitido da planta de Dott, representaria a materialização dos interesses de uma jovem burguesia emergente, reconhecendo a localidade como favorável ao desenvolvimento de seus interesses. Definir-se-ia assim, o segundo eixo de expansão urbana da localidade, capitaneada pelas intervenções de Mariano Procópio e da fundação da Companhia União e Indústria (CUI).



**FIGURA 16:** Localização das Principais Ruas e Avenidas do Município – 1884

Fonte: Adaptado pelo autor com base em parte da Planta de Juiz de Fora e Arrabalde elaborada por Miguel Antônio Lallemond (1884). Disponível em PASSAGLIA, Luiz Alberto do Prado. (1982, p.64)... *Op. cit.* Sem escala. Para facilitar a identificação das vias, foram utilizados os nomes atuais das Ruas e Avenidas.

### 3.2 – Para além do Morro da Gratidão: Mariano Procópio e a Companhia União e Indústria.

Um dos grandes obstáculos ao desenvolvimento e expansão da cafeicultura na região era atribuído às sérias limitações do sistema de transporte da Zona da Mata, o que gerava forte descontentamento em grande parte dos produtores regionais. Nesse período, todo o café produzido na Província era exportado pelo porto do Rio de Janeiro, num percurso que atravessava caminhos íngremes e perigosos, consumindo cerca de quatro dias para o deslocamento<sup>321</sup>.

Os custos eram altos e a viagem desgastante. A carga era transportada no lombo de burros<sup>322</sup>, gerando gastos extras com mão de obra, animais e alimentação, além de possíveis perdas devido às dificuldades do trajeto, o que limitava a capacidade competitiva da região quando comparada com outras áreas melhor localizadas<sup>323</sup>. Além disso, nos períodos de chuva, o trânsito e transporte de cargas tornava-se quase impossível<sup>324</sup>, restringindo ainda mais a capacidade de acumulação de capitais por parte do baronato regional. A precariedade do sistema de transportes restringia então crescimento das lavouras e acima de tudo, impunha limites a uma jovem elite interessada em ampliar cada vez mais seus investimentos.

Um desses insatisfeitos produtores regionais atendia por Mariano Procópio Ferreira Lage<sup>325</sup>, proprietário da Fazenda Fortaleza de Santana<sup>326</sup>, próximo ao município de Rio Novo e também dependente desse modelo de transporte. Mudou-se para Juiz de Fora em 1854<sup>327</sup>, vindo a adquirir grande porção de terras na área que posteriormente daria origem ao bairro com seu nome<sup>328</sup>. Sua opção pelo local se deu pela grande disponibilidade de terras e ao baixo

<sup>321</sup> BLASENHEIM, Peter L. *As Ferrovias de Minas Gerais no século dezenove*. Lócus: Revista de História. Juiz de Fora, v. 2, n. 2, jul. – dez. 1996.

<sup>322</sup> Nesse período, Minas Gerais possuía um dos maiores rebanhos do Brasil. Especulou-se que no decênio (1852/1862) teriam entrado na Província cerca de 150.000 cabeças, o que seria um indicativo do desenvolvimento da lavoura cafeeira. Ver: PIRES, A. (2009, p.53, nota 92)... *Op. cit.*

<sup>323</sup> PIRES, Anderson. (2009, p.52-53)... *Idem.*

<sup>324</sup> LESSA, Jair. (1985, p.68)... *Op. cit.*

<sup>325</sup> Mariano Procópio era natural de Barbacena. Foi engenheiro, político e fazendeiro. Tinha relacionamento próximo à corte, sendo grande amigo de Dom Pedro II. Faleceu em 1872 deixando vários bens a família. Sobre Mariano Procópio ver: LESSA (1985, p.68 – 78); OLIVEIRA, P. (1966, P.45 – 61); ESTEVES, P. (1915, p.54) e BARBOSA, Y. A. (2013, p.39, nota 27).

<sup>326</sup> GIROLETTI, D. (1985, p.55, nota 71)... *Op. cit.*

<sup>327</sup> LESSA, Jair. (1985, p.68)... *Idem.*

<sup>328</sup> MIRANDA, S. R. (1990, p.95)... *Op. cit.*

valor venal dos terrenos que ficavam distantes cerca de cinco quilômetros do então núcleo urbano do município<sup>329</sup>.

Mariano, após regressar de viagem de estudos pela Europa e Estados Unidos, onde teve contado com modernas técnicas de construção e pavimentação de rodovias, propõe ao Imperador a construção de uma estrada que interligasse a Província das Minas ao Rio de Janeiro, encurtando a viagem e garantindo o escoamento da produção regional<sup>330</sup>. Julgava ser bom investimento, pois em troca da construção, receberia autorização para explorar a via, com a cobrança de pedágios por um prazo de cinquenta anos. Entretanto, assumiria uma condição contratual de não utilizar trabalho escravo<sup>331</sup>, o que na verdade não ocorreu como veremos mais a frente. Além disso, pouco se imaginava na época que o tempo de vida da rodovia não seria tão longo, tendo em vista a chegada da ferrovia em 1875.

Após receber a concessão para a construção da rodovia em 1852, Mariano fundou a Companhia União e Indústria (CUI), iniciando seus trabalhos em 1856. Cinco anos mais tarde, em 1861, já estava concluído o trecho de 144 quilômetros interligando Juiz de Fora a Petrópolis. Essa nova rodovia contava com o que era mais moderno em sistema de pavimentação na época, sendo a primeira rodovia macadamizada<sup>332</sup> do país e considerada um dos principais feitos da engenharia de sua época<sup>333</sup>.

A rodovia revolucionou o sistema de transportes da região. Possuía ramais que se estendiam para Rio Pomba, Mar de Espanha, Ubá, Rio Novo e Rio do Peixe; além disso, dispunha de uma rede de armazéns e pontos de troca de animais distribuídos a cada 10 ou doze milhas de distância<sup>334</sup>. Ao chegar a Petrópolis, a rodovia encontrava a Ferrovia Dom Pedro II, de onde o café, as cargas e os passageiros seguiam viagem com destino ao Rio de Janeiro<sup>335</sup>. Essa conexão do sistema de transportes, rodoviário e ferroviário, constituiria a materialização de um corredor de exportação dinâmico que consagraria Juiz de Fora como entreposto regional da Zona da Mata. Segundo relatos de Agassiz<sup>336</sup>, naturalista que passou pela região em 1865, a rodovia era uma “estrada modelo, única no mundo”<sup>337</sup>.

<sup>329</sup> GIROLETTI, D. (1988, p.56)... *Idem*; MIRANDA, S. R. (1990, p.95)... *Idem*.

<sup>330</sup> OLIVEIRA, Paulino. (1966, p.45)... *Op. cit.*; ESTEVES, Albino. (1915, p.54)... *Op. cit.*

<sup>331</sup> LESSA, Jair. (1985, p.68)... *Op. cit.*

<sup>332</sup> Sistema de pavimentação que utilizava saibro e areia comprimidos sobre uma camada de pedras. O nome se deve ao inventor da técnica, o engenheiro escocês John Loudon McAdam.

<sup>333</sup> FAZOLATTO, Douglas. (2007, p.27)... *Op. cit.*

<sup>334</sup> GIROLETTI, Domingos. (1988, p.34)... *Idem*.

<sup>335</sup> PIRES, Anderson. (2009, p.55)... *Op. cit.*

<sup>336</sup> VER: AGASSIZ, Luiz; AGASSIZ, Elizabeth Cary. *Viagem ao Brasil – (1865 -1866)*. Editora da Universidade de São Paulo, 1975.

<sup>337</sup> LESSA, Jair. (1985, p.69)... *Idem*.

Há doze anos o único meio de comunicação com o interior, partindo-se de Petrópolis, era um estreito caminho para muares, acidentado, perigoso, sobre o qual uma viagem de uma centena de milhas exigia uma cavalgada de dois ou três dias. Presentemente vai-se de Petrópolis a Juiz de Fora em carruagem, do erguer ao pôr do sol, sobre uma boa estrada que não cede lugar a nenhuma outra do mundo. Agassiz, (*Apud.* ESTEVES 1915, p.61).

Estava resolvido o primeiro entrave ao desenvolvimento regional. A rodovia proporcionava aos fazendeiros a possibilidade de ampliação da produção, além de garantir um fluxo contínuo ao transporte de cargas, gerando a redução do custo final do produto. Agora, toda a produção era reunida em Juiz de Fora, ponto terminal e local de passagem de todos que se dirigiam das Minas ao Rio de Janeiro, sendo posteriormente transportada pela rodovia até o local de embarque, possibilitando a localidade dominar o monopólio do transporte da região<sup>338</sup>. Segundo dados elaborados por Mariano Procópio, a rodovia, nos seis primeiros anos de vida, proporcionara uma economia de 50 a 75% nos gastos com transporte<sup>339</sup>, liberando parcela da mão de obra a aplicação direta na atividade produtiva. Além disso, contribuiu-se para a concentração de capitais na esfera regional, possibilitando a aplicação e diversificação das atividades urbanas.

A importância da rodovia pode ser observada quando analisados os dados relativos ao número de passageiros que utilizaram o serviço de transporte oferecido no percurso entre as duas Províncias, demonstrando o significativo crescimento do fluxo de pessoas e cargas.

**QUADRO 08:** Movimento de Passageiros Transportados Pela Companhia União e Indústria (1858–1869)

ANO	DO INTERIOR	PARA O INTERIOR	TOTAL
1858	2.827	2.672	5.499
1859	4.486	4.440	8.926
1860	5.519	4.574	10.093
1861	5.934	7.571	13.505
1862	6.880	7.411	14.291
1863	6.876	6.700	13.576
1864	6.987	6.975	13.972
1865	7.324	7.129	14.453
1866	7.317	7.585	14.902
1867	8.269	8.149	16.418
1868	10.869	11.110	21.969
1869	XXX	XXX	23.975

FONTE: ESTEVES, A. (1956, *Apud.* GIROLETTI, 1988, p.43)... *Op. cit.*

<sup>338</sup> GIROLETTI, Domingos. (1988, p.41)... *Op. cit.*

<sup>339</sup> GIROLETTI, Domingos. (1988, p.43)... *Idem*; CROCE, Marcus Antônio. *O Encilhamento e a Economia de Juiz de Fora: O Balanço de uma Conjuntura – 1888 – 1898*. Juiz de Fora, FUNALFA Edições, 2008, p.15.

Para a construção da estrada, Mariano Procópio dependia de mão de obra qualificada, praticamente inexistente na região, o que foi resolvido com a autorização para a contratação de imigrantes alemães. No termo assinado com o Governo Imperial, ficava a CUI<sup>340</sup> autorizada a contratar 2.000 colonos, com parcela destes, cerca de 400, dedicando-se a agricultura<sup>341</sup>. Foram então recrutados mecânicos, ferreiros, técnicos em construção de pontes, carpinteiros, entre outros trabalhadores especializados. A fixação dos colonos se deu na extensa faixa de terras que Mariano havia comprado na margem direita do Rio Paraibuna, a fim de abrigar a sede da CUI. Fundou então a Colônia Alemã de Dom Pedro II a partir do traçado de uma reta de aproximados dois quilômetros em local que ficaria conhecido como Vilagem, atual Rua Bernardo Mascarenhas no Bairro Fábrica<sup>342</sup>.

Esse seria o segundo eixo de expansão urbana do município, seguindo sentido norte, no caminho oposto a ocupação primária do Alto dos Passos. Esse espaço, então omitido em 1860 nas descrições de Dott, crescia para além do Morro da Gratidão graças à fixação da CUI, e que mais tarde daria origem aos bairros do Mariano Procópio e Fábrica<sup>343</sup>.

Nesse local, Mariano instalou sua casa de veraneio (atual Museu Mariano Procópio), a sede da CUI, uma oficina, olaria, armazém de cargas, cocheira para animais, um hotel para recepcionar os visitantes, além de uma escola agrícola que ficaria pronta apenas em 1869<sup>344</sup>.

Segundo relatos de AGASSIZ (1975)<sup>345</sup>, a propriedade de Mariano apresentava as mais confortáveis acomodações aos viajantes; além disso, os jardins construídos reuniam um grande acervo de plantas muito bem distribuídas e cuidadas. O viajante ficou muito impressionado com a beleza do lugar e com a velocidade de sua construção, afirmando que a propriedade, mantendo-se a mesma direção, tornar-se-ia um “paraíso dos trópicos”.

O fotógrafo Henry Klumb<sup>346</sup> registrou a paisagem em 1861, descrevendo-a também como um “pequeno paraíso terrestre” que não deixava em nada a desejar aos melhores hotéis da Europa<sup>347</sup>.

<sup>340</sup> CUI – Companhia União e Indústria.

<sup>341</sup> GIROLETTI, D. (1988, p. 56 - 57)... *Op. cit.*

<sup>342</sup> LESSA, Jair. (1985, p.72)... *Op. cit.* Ver localização do Bairro no Anexo V do trabalho.

<sup>343</sup> Ver Anexo V, localização dos Bairros.

<sup>344</sup> LESSA, Jair. (1985, p.72-73)... *Idem.*

<sup>345</sup> AGASSIZ, Luiz. (1975, p.64 – 65)... *Op. cit.*

<sup>346</sup> Revert Henry Klumb era um fotógrafo teuto-brasileiro que presenciou, junto da Família Real, a inauguração da CUI em 1861. Recebeu o título de Fotógrafo da Casa Imperial, publicando mais tarde o livro *Doze Horas em Diligência. Guia do Viajante de Petrópolis a Juiz de Fora*, um dos primeiros livros de fotografia editados no Brasil, com textos e fotos de sua autoria.

<sup>347</sup> Ver descrição de Klumb em: LESSA, Jair. (1985, p.73)... *Idem.*



**FIGURA 17:** Estação de Juiz de Fora – (Atual Bairro Mariano Procópio)

Fonte: Publicada no livro de Klumb, *Doze Horas em Diligência. Guia do Viajante de Petrópolis a Juiz de Fora*. Disponível no site: <http://www.mariadoresguardo.com.br/>

Nessa porção do espaço, Mariano investia em um amplo processo de ocupação sendo impulsionado pela importância da CUI na logística de transporte do café. O café, como o principal elemento motivador da construção da rodovia era também sua maior fonte de receitas que seriam a base de financiamento de um amplo cabedal de funcionários. Além disso, a instalação da CUI traria para o horizonte local a presença de trabalhadores especializados, além da fundação de uma colônia agrícola com a função de produzir gêneros que atendessem a nova demanda de consumo, implicando também em um significativo aporte demográfico a localidade, estratificando ainda mais as relações sociais e impulsionando as relações políticas e econômicas. Dessa forma, a CUI inaugura um novo processo de divisão social e espacial do trabalho, o que proporcionou a diversificação da economia e o estabelecimento de uma nova fase ao desenvolvimento urbano com a ampliação das trocas e do comércio, e posteriormente com o incremento de unidades industriais<sup>348</sup>.

Nesse tempo, os dois núcleos populacionais, do Paraibuna e do Mariano, estavam claramente separados pela íngreme elevação do Morro da Gratidão (atual Morro da Glória),

<sup>348</sup> GIROLETTI, Domingos. (1985, p.101)... *Op. cit.*

comunicando-se por uma estrada que cortava essa colina (a atual Avenida dos Andradas), coincidindo esse percurso com a Estrada do Paraibuna, que anos antes havia sido construída por Halfeld. Ao Chegar aos Milheiros, que posteriormente foi denominada de Praça da União e Indústria, (atual Largo do Riachuelo), a estrada desviava seu trajeto para a esquerda, desprezando a principal via da cidade, a Rua Direita e conformando o traçado da atual Avenida Getúlio Vargas. Seguia então, até a altura do atual entroncamento dessa Avenida com a Rua Espírito Santo, onde dobrando novamente à esquerda, formaria a Rua Osório de Almeida no Bairro Poço Rico<sup>349</sup>. Esse traçado proposto por Mariano gerou forte descontentamento por parte dos moradores da cidade que se viam colocados à margem do desenvolvimento que a tão importante rota lhes podia proporcionar. Contestado por Halfeld, afirmou Mariano ser importante deslocar o percurso para não trazer prejuízos aos então moradores da cidade com o incômodo do trânsito contínuo dos carros da companhia<sup>350</sup>.

Lessa (1985) chama atenção para a ação intuitiva de Mariano em marginalizar a cidade. Parecia existir uma disputa de interesses e poder entre os dois primeiros empreendedores urbanos da localidade, Halfeld e Mariano, que discordavam do traçado proposto a Estrada União e Indústria. Quanto a Mariano, era um homem muito bem relacionado e possuía laços estreitos com a família real, além disso, detinha o apoio dos ricos produtores da região interessados na ampliação da capacidade produtiva de suas propriedades<sup>351</sup>.

Nessa queda de braço venceu Mariano, que após apresentar argumentos técnicos afirmava ser o traçado proposto fundamental a preparação do espaço para o recebimento do futuro leito ferroviário, evitando assim o caminho tortuoso e íngreme da Estrada Nova, construída por Halfeld, especialmente em seu trecho do Alto dos Passos até o Graminha<sup>352</sup>. A despeito do que possa ser dito, a cidade, já em seus primeiros anos de vida, materializava-se em um campo de poder e disputas políticas e econômicas. Nessa linha, concordamos com Santos (2011, p.06)<sup>353</sup>, quando afirma existir na época,

(...) uma disputa política entre os dois agentes privados de formação do espaço urbano e a diferença ideológica entre eles estava no fato de que Halfeld investia na imobilização do capital, e Mariano Procópio na capacidade industrial da cidade. Dessa forma, Halfeld atua como agente local, e a Companhia União Indústria, na figura de Mariano, como agente externo, que delineia outras formas para a cidade.

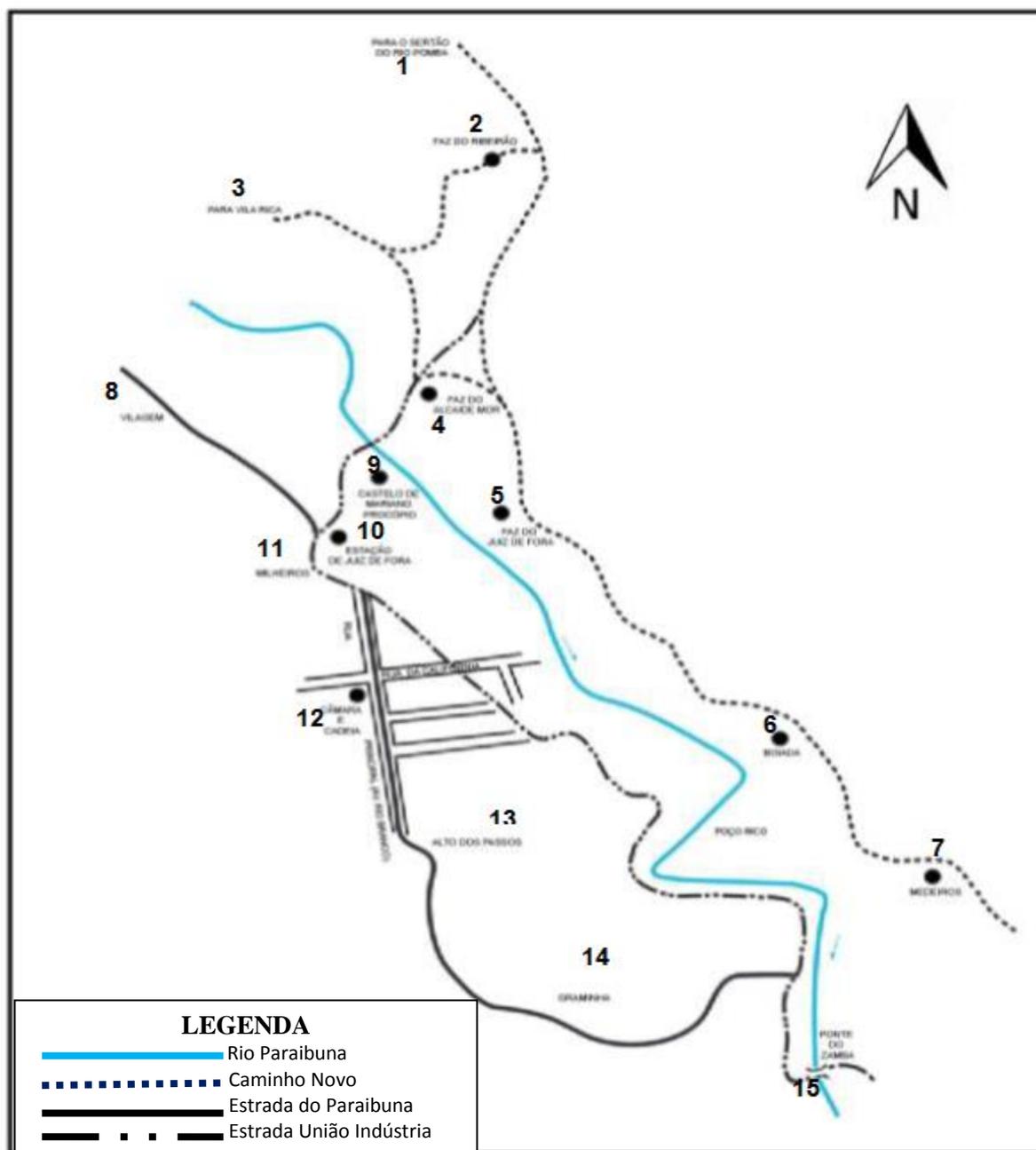
<sup>349</sup> Ver descrição do itinerário da Estrada União Indústria em LESSA, J. (1985, p.75)... *Op. cit.*

<sup>350</sup> OLIVEIRA, Paulino. (1966, p.54-57)... *Op. cit.*

<sup>351</sup> LESSA, Jair. (1985, p.75)... *Idem.*

<sup>352</sup> LESSA, Jair. (1985, p.75)... *Idem.* Também em OLIVEIRA, Paulino. (1966, p.56)... *Idem.*

<sup>353</sup> SANTOS, Aline Lima; SANTOS, Thereza Carvalho. (2011)... *Op. cit.*



MARGEM ESQUEDA DO RIO PARAIBUNA	MARGEM DIREITA DO RIO PARAIBUNA
1 – Caminho para o Sertão do Rio Pomba	8 – Vilagem
2 – Fazenda do Ribeirão	9 – Castelo de Mariano Procópio
3 – Caminho para Vila Rica	10 – Estação de Juiz de Fora
4 – Fazenda do Alcaide Mor	11 – Milheiros
5 – Fazenda do Juiz de Fora	12 – Câmara e Cadeia municipal
6 – Morro da Boiada	13 – Alto dos Passos
7 – Medeiros	14 – Graminha
	15 – Ponte do Zamba

**FIGURA 18:** Estrada União Indústria e a Vila de Santo Antônio do Paraibuna

Fonte primária: Mapa elaborado por Haroldo de Oliveira e disponível em OLIVEIRA, Paulino. (1966, p.55)... *Op. cit.* Versão acima adaptada de BARBOSA (2013, p.44)... *Op. cit.*

Era marcante a disputa entre as duas povoações. (OLIVEIRA, 1966)<sup>354</sup>. A Estação do Mariano, primeiramente denominada de Rio Novo<sup>355</sup> e posteriormente de Juiz de Fora, era o ponto de chegada e partida de pessoas e cargas, o que retirava de Paraibuna sua importância política e econômica. Entretanto, com a alteração do nome da cidade de Paraibuna para Juiz de Fora em 1865, esta tomava pra si o nome dado por Mariano à localidade fixada além do Morro da Gratidão, perdendo também o direito de se desmembrar ou de pleitear ser sede de outro município. Essa disputa talvez explique o fato da planta elaborado por DOTT em 1860 ter desprezado as aglomerações que cresciam na porção norte do município.

Assim, a estrada seguia pela periferia da área que poderia ser considerada urbanizada até então. Segundo Abdalla (2000, p.09)<sup>356</sup>, a estrada União e Indústria tornou-se uma referência por marcar “(...) o domínio tecnológico da sinuosidade do eixo do vale do Rio Paraibuna, que é o eixo geográfico natural da região, eixo natural que passou a ser referência à expansão dos limites do centro da cidade”.

A opção de Mariano em seguir o percurso do Morro da Gratidão (atual Morro da Glória) não demoraria muito em mudar. Contornando a elevação, fazendo curvas e aterrando áreas pantanosas, construiu o leito da estrada no local onde hoje encontramos a Rua Mariano Procópio, que ligava a Vilagem (atual Bairro Fábrica) até a Praça União e Indústria, (atual Largo do Riachuelo)<sup>357</sup>. Somente em 1884, observamos o primeiro mapeamento da área onde Mariano estabeleceu a sede da Companhia União e Indústria (CUI) e parte da Colônia Alemã de Dom Pedro II. Desenhada e elaborada pelo arquiteto Miguel Antônio Lallemond, a planta traz a referência ao Morro da Gratidão, a Estação de Mariano Procópio, a Vilagem e a Chácara construída por Mariano para abrigar sua residência de veraneio.

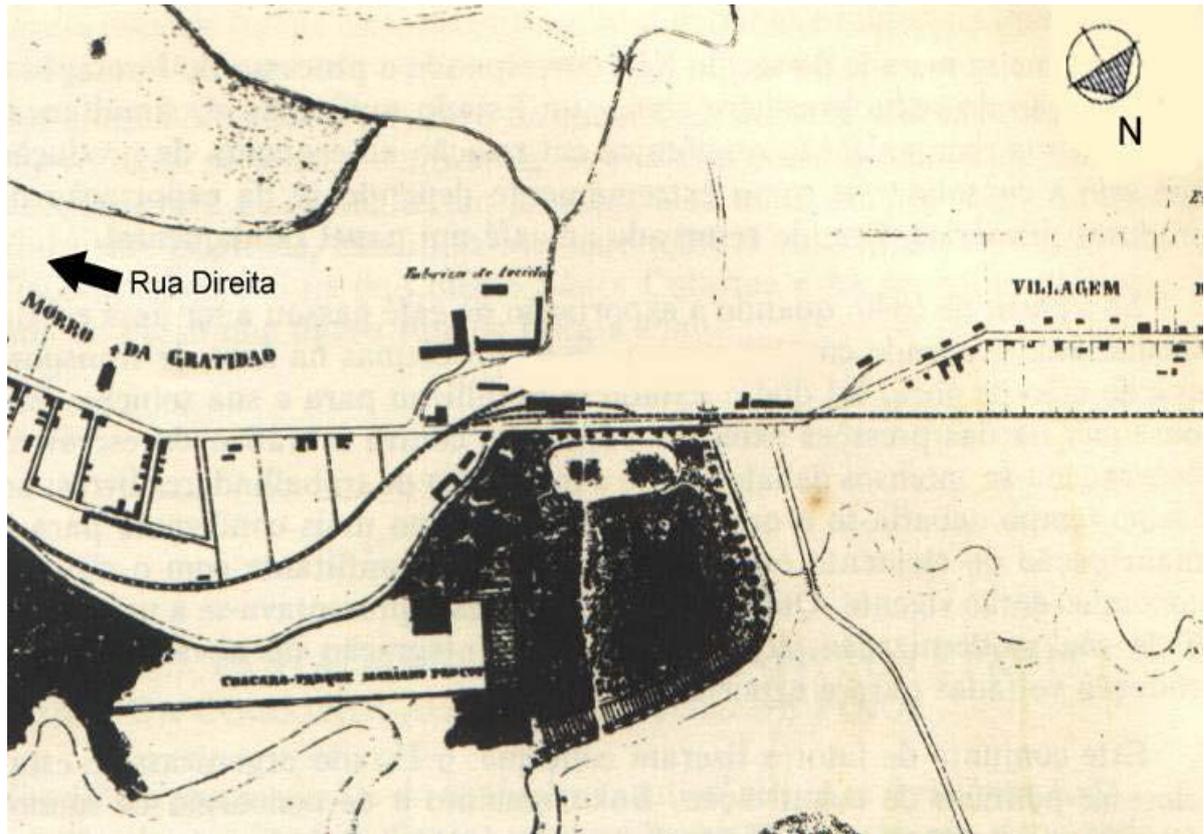
---

<sup>354</sup> OLIVEIRA, Paulino. (1966, p.58-59)... *Op. cit.*

<sup>355</sup> Acreditamos que Mariano batizou a Estação de Rio Novo em referência a localidade onde possuía sua fazenda. Não se sabe ao certo quando o nome foi alterado para Estação de Juiz de Fora, em um período em que o município ainda era denominado Paraibuna.

<sup>356</sup> ABDALLA, G. (2000)... *Op. cit.*

<sup>357</sup> LESSA, Jair. (1985, p.72)... *Op. cit.*



**FIGURA 19:** Parte da Planta de Juiz de Fora e Arrabalde – 1884

Escala: 1:10.000. Fonte: PASSAGLIA (1982, p.31)... *Op. cit.*

### 3.2.1 – A Companhia União e Indústria e a Colônia Alemã de Dom Pedro II.

A demanda por mão de obra qualificada levou Mariano a recrutar imigrantes germânicos para a execução das obras necessárias à instalação e manutenção da CUI. O momento parecia ser oportuno não apenas por fatores internos explicados na demanda de capital humano qualificado, mas também pela conjuntura política do velho continente, onde a Alemanha, ainda não unificada e inserida no modo de produção feudal, possuía altas taxas de natalidade e ao mesmo tempo enfrentava a escassez de alimento que assolou a região após a guerra franco-prussiana. Somava-se ao momento um clima de intranquilidade produzido pelas lutas religiosas entre católicos e protestantes<sup>358</sup>. Internamente, a chegada dos imigrantes atenderia a uma política imigratória fomentada pela Coroa com intuito de povoar o imenso

<sup>358</sup> STEHLING, José Luiz. (1979, p.83)... *Op. cit.*

território, com a substituição do trabalho cativo e em longo prazo, resultando em um processo de miscigenação que se reverteria no branqueamento da população<sup>359</sup>.

No período compreendido entre 1856 e 1858 chegariam à cidade um total de 950 imigrantes, pouco tempo mais tarde, em 1860, essa população já era de 1144 habitantes<sup>360</sup>, representando o primeiro significativo aporte demográfico ao município<sup>361</sup>.

A historiadora Mônica Ribeiro de Oliveira (1991)<sup>362</sup> chama atenção para alguns pontos importantes relacionados à fundação da Colônia Alemã pela CUI. Um de seus argumentos estaria na obrigatoriedade contratual por parte da companhia em fundar uma colônia agrícola com fins de abastecimento interno. Entretanto, tendo em vista o diminuto potencial de consumo das áreas urbanizadas, além do fato de que as fazendas da região possuíam uma produção de gêneros que atendiam a sua subsistência, ficaria essa porção da colônia subutilizada. Tornar-se-ia então, inadequada a fundação de uma colônia agrícola, haja vista a própria limitação do mercado consumidor local. Na verdade, era interesse de Mariano instalar a colônia agrícola muito mais no sentido de garantir uma reserva de mão de obra a construção da rodovia, e, além disso, de promover o povoamento das terras que comprara a baixos preços, produzindo a valorização das áreas no entorno de sua propriedade. Ou seja, Como afirma Oliveira (1991, p.57)<sup>363</sup>, “(...) a criação da colônia deveu-se ao cumprimento dos objetivos particulares de Mariano Procópio”.

Outro fator importante se constitui no compromisso contratual firmado por Mariano em que a CUI, em suas atividades, não se valeria de trabalho cativo. A inserção do trabalho livre, assalariado, a partir da mão de obra importada, na verdade não excluiu a manutenção de outras formas de exploração do trabalho, inclusive do trabalho escravo. Autores como STEHLING (1979)<sup>364</sup>, BIRCHAL(1998)<sup>365</sup>, GIROLETTI(1988)<sup>366</sup>, OLIVEIRA(1991)<sup>367</sup>, entre outros, afirmam que a composição da mão de obra escrava empregada na construção da CUI foi de 70% a 80% do total de trabalhadores.

---

<sup>359</sup> FERENZINI, Valéria Leão. *A Questão São Roque: Devoção e Conflito. Imigrantes Italianos e Igreja Católica em Juiz de Fora (1902 –1920)*. São Paulo: Annablume; Prefeitura de Juiz de Fora, 2010, p.32.

<sup>360</sup> GIROLETTI, Domingos. (1988, p.57-58)... *Op. cit.* Segundo STEHLING (1979) e OLIVEIRA, M. R. (1990, p.57), o número de imigrantes total seria de 1162 colonos.

<sup>361</sup> Concordando com OLENDER, Marcos. (2011, p.50)... *Op. cit.*

<sup>362</sup> OLIVEIRA, Mônica Ribeiro de. (1991, p.56-57)... *Op. cit.*

<sup>363</sup> *Idem Ibidem.*

<sup>364</sup> STEHLING, José Luiz. (1979)... *Op. Cit.*

<sup>365</sup> BIRCHAL, S. *O Empresário Brasileiro: um estudo comparativo*. In: Revista de Economia Política, Vol.18, N.30(71), Jul/Set. 1998.

<sup>366</sup> GIROLETTI, Domingos. (1988, p.63)... *Op. Cit.*

<sup>367</sup> OLIVEIRA, M. R. (1991, p.60)... *Op. Cit.*

Segundo Giroletti (1988, p.63)<sup>368</sup>, de acordo com o relatório de prestação de contas encaminhado por Mariano ao Presidente da Província, no item “*Demonstração de Conta de Ordenados da Cia*”, trazia a quantia destinada ao pagamento de feitores e subfeitores, sendo os valores referentes também ao aluguel de mais de mil escravos junto a proprietários da região a fim de executar os trabalhos de construção da rodovia. Para comprovar essa afirmação, o autor faz uso dos dados quantitativos dos trabalhadores da CUI em 1858, afirmando que no trecho entre Juiz de Fora e Paraíba do Sul, trabalhavam 800 escravos e 336 trabalhadores livres, o que demonstraria a proporção de 70% de cativos para 30% de operários livres<sup>369</sup>.

Para receber e acomodar os imigrantes, Mariano fundou a Colônia Alemã de Dom Pedro II, ocupando terras adquiridas por ele mesmo anos antes, lembramos, por baixos preços por distarem significativamente do núcleo primário de Paraíba. A colônia se estendia por uma imensa extensão de terras, compreendendo os atuais Bairros Fábrica e São Pedro. Essa imensa porção de terras foi dividida em lotes denominados prazos e vendidos aos imigrantes a partir de 1859. Alguns desses prazos superavam o limite de 50.000m<sup>2</sup>, ou de cinco hectares, o que mais tarde, propiciaria o fracionamento em áreas menores, garantindo a manutenção de um mercado imobiliário e da criação de possíveis zonas de expansão do tecido urbano do município<sup>370</sup>. Podemos observar a clara diferença entre a proposição de expansão do tecido urbano entre os dois primeiros agentes, Halfeld e Mariano. O primeiro investiu em um mercado de terras baseado na configuração de lotes pequenos, urbanos e destinados a construção de moradias, já Mariano, expandia a ocupação da localidade sobre a fragmentação de grandes lotes, o que seria propício mais tarde ao desenvolvimento de uma indústria local.

A Colônia era dividida em três áreas distintas: a Colônia de Cima, (atual Bairro São Pedro), a Colônia do Meio (atual Bairro Borboleta), e a Colônia de Baixo ou Vilagem (atual Bairro Fábrica). Essas três áreas apresentavam certa descontinuidade espacial, o que dificultava a comunicação e a realização de trocas comerciais. O mesmo acontecia quando comparadas a Colônia de Dom Pedro II com o centro do município. A Colônia de Cima se comunicava com a Colônia de Baixo por um caminho que seguia pela zona norte, por onde circulavam com dificuldades as carroças que garantiam o circuito de abastecimento. Podemos afirmar que nessa época, a população da colônia encontrava-se segregada física e socialmente

---

<sup>368</sup> GIROLETTI, D. (1988)... *Op. cit.*

<sup>369</sup> GIROLETTI, D. (1988, p.65)... *Idem.*

<sup>370</sup> MIRANDA, S. R. (1990, p.96)... *Op. Cit.*

em relação ao restante do município. Segundo Oliveira (1991, p.61)<sup>371</sup>, aos poucos essa distância foram sendo reduzidas, “(...) até que deixou de existir limites entre a colônia e o espaço urbano propriamente dito”.



**FIGURA 20:** Situação Geográfica da Colônia de Dom Pedro II.

Fonte: STEHLING (1979)... *Op. cit.*

Existia no momento a clara definição de dois espaços distintos no interior da Colônia de Dom Pedro II. A Colônia de Cima era destinada ao assentamento de imigrantes que se dedicavam a atividades agropastoris, sendo então identificada como colônia agrícola. Já a Colônia de Baixo, Vilagem ou Colônia industrial, era o espaço destinado à fixação dos empregados e operários que se dedicavam a atividades relacionadas à construção da rodovia. Entre as duas, no meio do caminho que as ligava, desenvolveu-se outro núcleo que não demorou muito a crescer, sendo chamado de Colônia do Meio, hoje Bairro Borboleta. Era

<sup>371</sup> OLIVEIRA, M. R. (1991)... *Op. cit.*

então pela Vilagem que se estabelecia o contato entre os moradores da colônia com a parte urbanizada do município, local onde mais tarde se concentrariam os colonos que, por endividamento e dificuldades de fixação, abandonariam seus prazos para se dedicar a atividades urbanas<sup>372</sup>.



**FIGURA 21:** Colônia Alemã de Dom Pedro II – Vilagem

Fonte: Foto de Hevert Klumb, datada de 1861.

Disponível em: <http://www.mariadoresguardo.com.br/>

Eram grandes as queixas por parte dos colonos acerca da falta de infraestrutura e investimentos, sentindo-se abandonados e desamparados pela municipalidade. Como afirma Oliveira (1991, p.67)<sup>373</sup>, “(...) os alemães viviam a margem da sociedade, sendo discriminados na distribuição dos diversos melhoramentos urbanos promovidos pela Câmara”. Além disso, sentiam-se oprimidos pelo pagamento das dívidas com a CUI, somado aos baixos salários pagos pela companhia aos trabalhadores, o que contribuía para a insatisfação dos colonos.

---

<sup>372</sup> OLIVEIRA, M. R. (1991, p.61)... *Op. cit.*

<sup>373</sup> OLIVEIRA, M. R. (1991)... *Idem.*

Esse descontentamento levou parte dos colonos a vender suas terras e a migrarem para a cidade onde procuravam por oportunidades e melhores condições de vida.

Como chama atenção Oliveira (1991, p.63)<sup>374</sup>, a chegada dos imigrantes criaria um “(...) estímulo ao crescimento das funções urbanas, que anteriormente eram muito reduzidas”. Com o término da construção da Rodovia União e Indústria, extinguiram-se também os contratos, levando os imigrantes a buscar novas formas econômicas para garantir sua fixação. Graças à ausência de um mercado de prestação de serviços especializada e aproveitando-se do *knowhow* que detinham, deram início a montagem de pequenas fábricas e estabelecimentos comerciais, contribuindo para a dinamização das atividades urbanas.

Como afirma Giroletti (1988, p.101)<sup>375</sup>, a fixação dos imigrantes na cidade, “(...) significou por um lado a existência de um mercado consumidor para o qual se destinavam produtos de suas especializações e, por outro, a ampliação e diversificação do mercado consumidor local”. Eram abertas então cervejarias, oficinas de carroças, serrarias, curtumes, casas comerciais, entre outras atividades e funções que atribuiriam uma nova dinâmica econômica e social ao município.

O momento marca a constituição de uma estrutura que influenciaria o futuro desenvolvimento do município. Nessa fase já estava estruturado um sistema viário de transportes, representado pela CUI, mais tarde suplantada pela chegada do ramal ferroviário; iniciava-se também a definição de uma base de acúmulo de capitais a partir da expansão das atividades comerciais e, ao mesmo tempo, desenvolviam-se as primeiras manufaturas, como base para o desenvolvimento industrial que ocorreria com maior intensidade após 1870<sup>376</sup>.

Segundo relatos transcritos por Paulino de Oliveira (1966)<sup>377</sup>, Mariano, já nos primeiros anos de funcionamento da CUI, mostrava-se descontente com os lucros da companhia, os quais julgava ser menores que os esperados. Afirma que a partir de 1870, Mariano estava mais preocupado com a estrada de ferro do que com a CUI. Aliás, sua chegada não demoraria a acontecer, tendo o ramal ferroviário alcançado a cidade em 1875.

Os problemas financeiros começaram cedo, poucos anos após a inauguração já se ouvia Mariano solicitar ao Governo Imperial a revisão dos contratos<sup>378</sup>. Suas relações com a Coroa muito lhe valeram nesse momento. Com a dificuldade de se conseguir mais empréstimos, Mariano decretou a falência da empresa transferindo a estrada para o governo.

---

<sup>374</sup> OLIVEIRA, M. R. (1991)... *Idem*.

<sup>375</sup> GIROLETTI, D. (1988)... *Op. cit.*

<sup>376</sup> Ver: MIRANDA, S. R. (1990, p.100 - 101)... *Op. cit.*

<sup>377</sup> OLIVEIRA, Paulino. (1966, p.60)... *Op. cit.*

<sup>378</sup> OLIVEIRA, M. R. (1991, p.65)... *Op. cit.*

Entretanto, a CUI ficou incumbida de manter sua conservação, além de dirigir a Colônia e saldar os débitos dos colonos. Mariano conseguiu transferir as dívidas ao Império e ainda ser nomeado Diretor da Estrada de Ferro Dom Pedro II. Quanto a CUI, seria extinta em 1875, fato que levaria também a extinção gradativa da Colônia Alemã que ocorreria em 1885<sup>379</sup>.

A Estrada União e Indústria foi aos poucos sendo deixada de lado, tendo seu percurso se tornado praticamente intransponível até 1892. Nesse período eram escassos os investimentos para a manutenção das rodovias onde cerca de apenas 2% do orçamento do Estado era destinado a essa finalidade. Somente nas primeiras décadas do século XX é que se colocou em pauta a necessidade de se restabelecer as ligações rodoviárias entre as localidades, momento que culminaria com a chegada dos primeiros caminhões a Minas<sup>380</sup>.

### **3.3 – Ramais Ferroviários: Juiz de Fora e a Zona da Mata.**

Com o objetivo de estimular o desenvolvimento do sistema de transportes ferroviário no Brasil, o Governo decidiu em 1852, por decreto<sup>381</sup>, autorizar a concessão de autorizações a possíveis companhias interessadas em construir e administrar estradas de ferro. Como estímulo aos investidores, o Governo oferecia a garantia de taxas de juros de 5% do capital empregado nas obras além de fixar em 90 anos o período máximo de concessão. Garantia também a exclusividade na exploração dos ramais além de permitir as empresas receber os dividendos relativos aos preços pagos pelo transporte. O governo ainda cederia gratuitamente terrenos em terras devolutas além de conceder o direito às empresas de desapropriar as demais áreas que julgassem ser necessárias à construção do leito das estradas e suas estações, podendo ainda utilizar de recursos como madeira e outros materiais disponíveis e que fossem necessários à consecução da obra. As companhias seriam ainda dispensadas dos impostos relativos à importação de quaisquer materiais necessários a implantação das vias, incluindo trilhos, locomotivas e vagões. Em contrapartida, ficavam as companhias obrigadas a empregar apenas mão de obra livre, não concorrendo assim com a demanda da lavoura cafeeira por

---

<sup>379</sup> OLIVEIRA, M. R. (1991, p.70)... *Idem*.

<sup>380</sup> BLASENHEIM, Peter L. (1996, p. 87)... *Op. cit.*

<sup>381</sup> Decreto N. 641 de 26 de Junho de 1852.

cativos, além de contratualmente, obedecer aos prazos para a conclusão das obras. (EL-KAREH, 1982)<sup>382</sup>.

Era o novo projeto de integração do espaço econômico incentivado pelo Estado a fim de estabelecer linhas de comunicação com os pontos mais importantes do interior da Província das Minas e de São Paulo. Esses ramais atravessariam as regiões onde se concentrava a principal e mais significativa atividade econômica da época, o café.

A primeira ferrovia foi construída em 1854 por Irineu Evangelista de Sousa, o futuro Barão de Mauá. Com a extensão de 14,5 km, ligava o fundo da Baía de Guanabara a Raiz da Serra na Estrada de Petrópolis. No ano seguinte, em 1855, era fundada a Estrada de Ferro Dom Pedro II, encampando o ambicioso projeto de romper a Serra do Mar, alcançando o Vale do Paraíba, interligando os territórios das Províncias de Minas, São Paulo e Rio de Janeiro<sup>383</sup>.

Nove anos mais tarde, em 1864, seus trilhos alcançavam a cidade de Barra do Piraí, ainda na Província do Rio de Janeiro, ramificando-se então em dois terminais. O primeiro seguia para sudoeste, passando por Barra Mansa e dirigindo-se para São Paulo. O segundo partia para nordeste, em direção as Minas<sup>384</sup>. Nesse percurso, alcançou os municípios de Entre-Rios (atual Três Rios) e Paraíba do Sul em 1867, chegando ao território das Minas em 1869 no município de Chiador (atual Mar de Espanha), seguindo a Porto Novo do Cunha (atual Além Paraíba) em 1871, Matias Barbosa e Juiz de Fora em 1875, Barbacena em 1880, Ouro Preto em 1888, Belo Horizonte em 1895 e Diamantina em 1914<sup>385</sup>.

A chegada da ferrovia colocaria uma série de interesses políticos e econômicos em jogo. Nesse sentido, Blasenheim (1996, p. 88)<sup>386</sup> afirma que já nos primeiros anos da década de 1870, os fazendeiros da Mata Mineira pareciam ter adquirido a “febre das ferrovias”. Ora, ter uma propriedade servida pela ferrovia era uma condição primordial não apenas ao desenvolvimento da produção, mas também a ascensão política de algumas famílias no controle das localidades. A definição dos traçados das linhas era sempre motivo de contestação, onde cada produtor buscava aproximar de suas propriedades ou das localidades por eles controladas, as benfeitorias que pudessem advir do novo circuito de escoamento<sup>387</sup>.

Assim, para atender aos interesses de diversos fazendeiros matenses, foram distribuídas várias concessões à construção de ferrovias. Ao que parece, cada grande produtor

<sup>382</sup> EL-KAREH, Almir Chaiban. *Filha Branca de Mãe Preta: A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855 – 1865)*. Editora Vozes, Petrópolis: 1982. P. 35 a 37.

<sup>383</sup> BLASENHEIM, Peter L. (1996, p.87)... *Op. cit.*

<sup>384</sup> BLASENHEIM, Peter L. (1996, p. 87)... *Idem.*

<sup>385</sup> GIROLETTI, D. (1988, p.35)... *Op. cit.* Também em: BLASENHEIM, Peter L. (1996, p. 88)... *Idem.*

<sup>386</sup> BLASENHEIM, Peter L. (1996)... *Idem.*

<sup>387</sup> EL-KAREH, Almir Chaiban. (1982, p.36–37)... *Idem.*

regional queria ser servido pelo moderno meio de transporte. Autoridades da época já advertiam para a necessidade de se elaborar um plano de integração da Zona da Mata ao transporte ferroviário em vez de manter a política de se levar a ferrovia a porta de cada grande produtor<sup>388</sup>. Como exemplo, no ano de 1870 o Governo da Província concedeu um total de 25 concessões, sendo que 11 destas eram para a construção de linhas ferroviárias na Mata Mineira. Em 1884, a Zona da Mata concentraria a maior malha ferroviária da Província com 602 quilômetros, enquanto o restante do Estado somava a extensão de 404 quilômetros<sup>389</sup>.

Não demorou muito para que várias concessões particulares passassem por dificuldades financeiras causadas principalmente pelas disputas regionais por novos ramais e estações. O problema seria resolvido pela incorporação dessas linhas pela Estrada de Ferro Leopoldina reunindo as primitivas ferrovias mineiras e fluminenses. Fundada em 1872 com intuito de ligar Leopoldina a Porto Novo do Cunha (atual Além Paraíba), constituiu-se como uma empresa originalmente matense, fruto da empreitada de fazendeiros regionais que viam no transporte ferroviário a consagração de seus interesses políticos e econômicos<sup>390</sup>.

Sobre o assunto, Anderson Pires (2009, p.57)<sup>391</sup> afirma que:

As muitas disputas envolvendo concessões e privilégios acabaram por minar os interesses regionais, e a Cia. Leopoldina, inicialmente uma empresa de origem local, mas que gradualmente foi assumida por interesses radicados no Rio de Janeiro, lançou-se numa política voraz de aquisição das companhias locais: até 1890, todas as linhas que atravessavam a mata já estavam em seu poder.

Entretanto, apesar de extremamente lucrativa nos primeiros anos de vida, a Cia. Leopoldina assumiu custos altos de operação. Blasenheim (1996, p.97)<sup>392</sup> afirma que a companhia “(...) herdou todos os problemas da rede da região”, incorporando linhas de bitolas diferentes e muitas vezes paralelas ao tronco principal. Além disso, sua rede percorria trechos onde a cultura cafeeira já se apresentava em declínio<sup>393</sup>. Já em 1895 a Leopoldina foi obrigada a suspender as operações devido à epidemia de cólera que assolou a Zona da Mata. No mesmo

<sup>388</sup> BLASENHEIM, Peter L. (1996, p. 90)... *Op. cit.*

<sup>389</sup> BLASENHEIM, Peter L. (1996, p. 89)... *Idem.*

<sup>390</sup> BLASENHEIM, Peter L. (1996, p. 94)... *Idem.*

<sup>391</sup> PIRES, Anderson. (2009)... *Op. cit.*

<sup>392</sup> BLASENHEIM, Peter L. (1996)... *Idem.*

<sup>393</sup> PIRES, Anderson. (2009, p.58)... *Idem.*

ano, devido fortes chuvas, foram registrados diversos descarrilamentos que contribuíram ao agravamento das dificuldades financeiras da Cia. sendo declarada sua falência em 1897<sup>394</sup>.

Assim, a Zona da Mata seria servida por dois importantes ramais ferroviários, a Estrada de Ferro Dom Pedro II e a Companhia Leopoldina. Ambas surgiriam de um projeto maior que resultaria na manutenção dos interesses econômicos tanto do Estado quanto dos grandes produtores de café. Representaria assim, a materialização dos interesses de uma elite em promover a concentração do poder político e econômico nas mãos do setor agroexportador, além de garantir a estruturação de uma política de integração nacional que atendesse a expansão econômico-produtiva da lavoura.

E sem dúvida foi isso que aconteceu. O desenvolvimento da lavoura cafeeira representava a prosperidade da economia nacional, financiando os altos custos de um Estado monárquico aliado a um novo grupo que ascendia econômico e politicamente com o café. Essa relação seria importante para se entender o conjunto de concessões à construção de ferrovias na Mata Mineira, assim como o avanço e crescimento da produção nos anos posteriores. Segundo Pires (2009, p.59)<sup>395</sup>, é nítido o impacto da ferrovia no desenvolvimento do setor produtivo regional, onde “(...) a diminuição dos custos de transporte permitiu o avanço da fronteira pela região e uma contínua ampliação da produção”.

Ainda mais importante, na medida em que se expandiam as linhas de transporte ferroviário, mais municípios eram alcançados pela rede, como afirmou Blasenheim (1996, p.109)<sup>396</sup>, até 1900, “(...) quase todos os municípios importantes eram ligados pelas rotas perambulantes da Leopoldina (...)”. Além disso, a Leopoldina entroncava-se com a Pedro II em Porto Novo do Cunha, Entre Rios, Juiz de Fora e Ponte Nova<sup>397</sup>, constituindo uma extensa e integrada rede de comunicação e transportes. O entroncamento do setor de transportes, somando à parcela rodoviária da CUI as linhas Férreas, consubstanciaria o município de Juiz de Fora como centro do entroncamento viário regional ratificando a importância da cidade como polo regional.

---

<sup>394</sup> BLASENHEIM, Peter L. (1996, p. 108)... *Op. cit.* Em 1898, seria autorizada pelo Governo Nacional a transferência do controle da Companhia Leopoldina para os credores britânicos permitindo seu funcionamento sob o nome de Leopoldina Railway Company Limited. Mais tarde, na década de 1950, foi incorporada pelo Governo sob o nome de Estrada de Ferro Leopoldina, sendo posteriormente anexada à extinta Rede Ferroviária Federal (RFFSA).

<sup>395</sup> PIRES, Anderson. (2009)... *Op. cit.*

<sup>396</sup> BLASENHEIM, Peter L. (1996)... *Idem.*

<sup>397</sup> GIROLETTI, Domingos. (1988, p.35)... *Op. cit.*

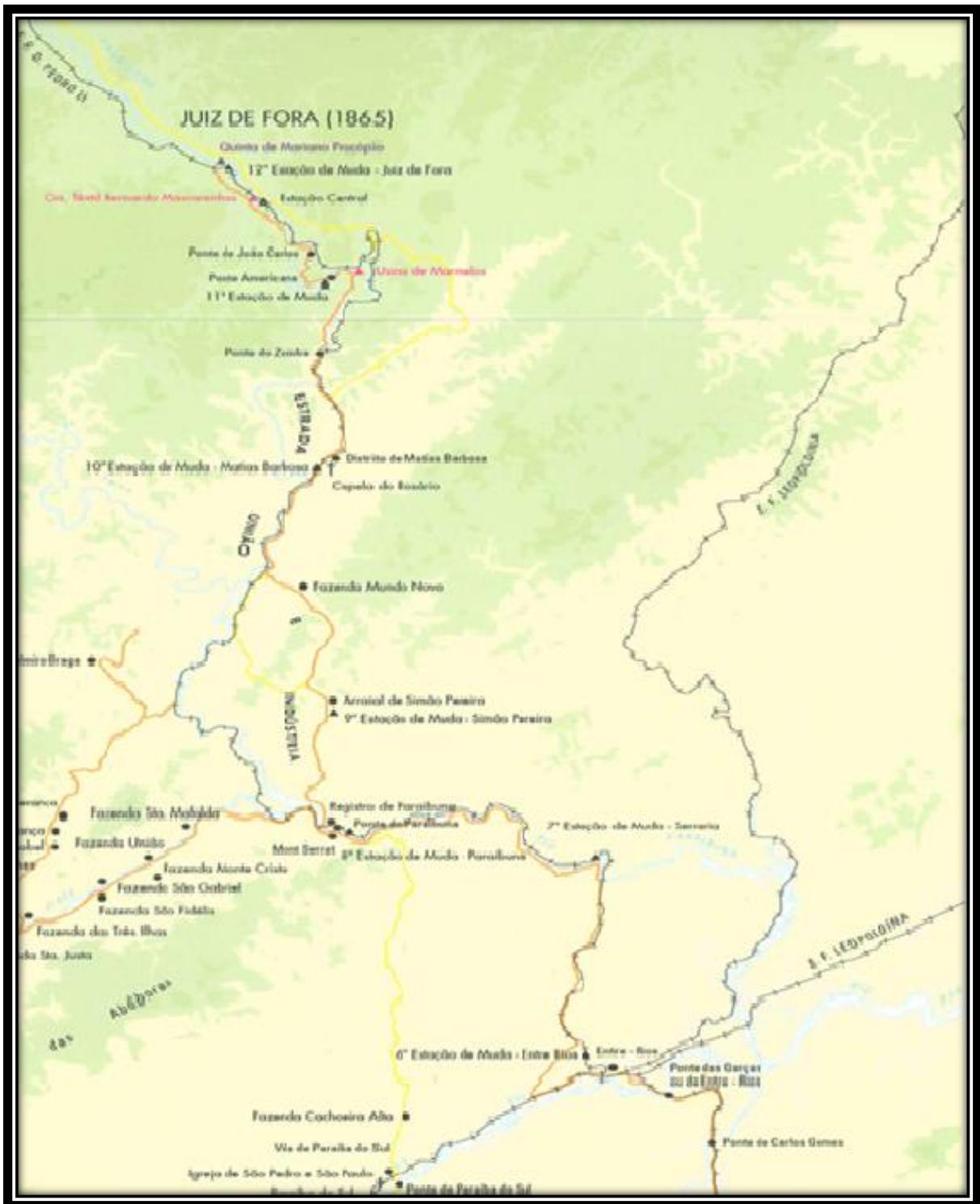


FIGURA 22: Mapa das Estradas de Ferro Leopoldina e Dom Pedro II.

Fonte: MARINS, Paulo César Garcez. (et.al.). *Caminhos do Rio a Juiz de Fora*. São Paulo, M. Carrilho Arquitetos, Anexo com material complementar: 2010. Escala: 1:250.000

A chegada da Estrada de Ferro Dom Pedro II representaria um forte impacto as finanças da CUI. Ora, na medida em que se expandiam os ramais ferroviários, menor era a capacidade de concorrência da rodovia frente ao moderno meio de transporte, mais rápido e capaz de comportar maior volume com custos inferiores aos praticados até o momento. Além disso, podemos observar que, em grande parte, o leito da ferrovia acompanha paralelamente o curso da rodovia, o que comprometeria sua viabilidade econômica. Com o objetivo de estender a vida econômica de sua companhia, Mariano propôs um acordo com os diretores da ferrovia, onde ficaria definido o município de Entre Rios (atual Três Rios) como ponto de baldeamento para as cargas. Todo o transporte de cargas a partir desse ponto até a Capital Federal seria realizado pela ferrovia, enquanto a comunicação da localidade com as demais regiões produtoras seria de responsabilidade da CUI<sup>398</sup>. Essa estratégia não resultou em muito, na verdade prolongou por alguns anos a vida da rodovia que se enfraquecia continuamente na mesma proporção em que os trilhos avançavam sobre as Minas.

Sobre o período, em 1869, segundo dados compilados por Giroletti (1988, p.45)<sup>399</sup>, do volume total de cargas transportados na Estação de Entre Rios, cerca de 55% tinham sua origem ou destinavam-se a Estação de Juiz de Fora. Se comparado apenas o volume de cargas oriundas e destinadas exclusivamente ao município, esse valor correspondia a aproximados 40% do volume total. Os dados apresentados já seriam suficientes para se definir Juiz de Fora como entreposto comercial e polo regional por onde circulava grande parte dos produtos e mercadorias destinadas não somente a região, mas a outras partes do Estado. Ainda segundo o autor:

Por ser terminal da Rodovia que servia a uma importante região cafeeira e ter-se transformado em polo econômico mais dinâmico da Zona da Mata, Juiz de Fora começou a aglutinar grandes interesses, tornando-se palco de grandes negócios, de intensa circulação de mercadorias, de grande concentração e acumulação de capitais. Constituiu-se em um polo de atração por excelência de novos e diversificados contingentes populacionais: mão de obra especializada, imigrantes, comerciantes e industriais. (GIROLETTI, 1988, p.46 a 47).

De acordo com a leitura de (PIRES, 2009)<sup>400</sup>, o aperfeiçoamento do setor de transportes resultaria na redução dos custos e no avanço da produção cafeeira, ao mesmo tempo, na medida em que se concentravam mais capitais na região, incentivava-se a expansão

---

<sup>398</sup> GIROLETTI, Domingos. (1988, p.44 - 45)... *Op. cit.*

<sup>399</sup> *Idem Ibidem.*

<sup>400</sup> PIRES, Anderson. (2009, p.65 – 72)... *Op. cit.*

e o desenvolvimento das linhas de comunicação e transporte. Quanto ao município de Juiz de Fora, que desde cedo serviu como local de pouso e abastecimento de tropas, agora, beneficiando-se por sua posição geográfica estratégica, como sede do eixo de entroncamento rodoferroviário, levaria a se constituir o município como a porta de entrada e saída de produtos, pessoas e mercadorias no interior da Província.

Entendemos então que, a definição de Juiz de Fora como entreposto regional seria resultado de um conjunto de ações intencionais que desde a abertura do Caminho Novo, colocavam a localidade na rota de abastecimento da Província. Além disso, tanto a Estrada do Paraibuna de Halfeld, quanto a CUI de Mariano, centravam nessa localidade sua base de investimentos. A chegada da ferrovia consagraria o nó modal do sistema viário convergindo sobre Juiz de Fora como centro regional de abastecimento e transporte.

A estrada de ferro chegaria à cidade em 1875, entretanto, não havia sequer uma estação construída, somente a de Mariano Procópio, aquela mesma que havia servido anos antes como sede a CUI. (OLIVEIRA, 1966)<sup>401</sup>. Essa condição trazia muitos inconvenientes aos moradores do município que viam tão moderno meio de transporte deslocado do centro administrativo da cidade. Era na verdade uma questão política. Mariano, após ver a CUI ruir diante da concorrência com a ferrovia, e agora recém-nomeado diretor da Estrada de Ferro Dom Pedro II, não estranhamente, optou pela definição da estação nas proximidades de sua propriedade, garantindo a manutenção e valorização das terras do entorno, além de se valer de uma estrutura logística já edificada. Quanta bondade!

Muitas foram as reclamações dos cidadãos quanto às dificuldades de deslocamento até a Estação de Mariano que, distante cerca de seis quilômetros da cidade, oferecia grande desconforto aos passageiros, assim como acarretava o aumento dos custos dos produtos devido a gastos com o transporte<sup>402</sup>. A solução encontrada seria a doação de um terreno na área central do município, o que esbarrava na limitação orçamentaria da cidade. Foi então proposta a coleta de contribuições entre os mais favorecidos com objetivo de comprar as casas e terrenos que se espalhavam no brejal que se estendia da parte baixa da atual Rua Marechal Deodoro até a Praça Antônio Carlos<sup>403</sup>. Segundo Miranda (1990, p.104)<sup>404</sup>, esse processo resultou na demolição de várias casas populares e de escravos que residiam nas redondezas,

<sup>401</sup> OLIVEIRA, Paulino. (1966, p.84)... *Op. cit.* Nessa época, a Estação de Mariano Procópio era chamada de Juiz de Fora, por motivos políticos e interesse particular em constituir na localidade para além do Morro da Gratidão um novo município. Como já vimos, esses interesses foram minados pela alteração do nome da Cidade do Paraibuna para Juiz de Fora, projeto do Barão de São Marcelino, representante dos interesses das elites residentes no Alto dos Passos.

<sup>402</sup> OLIVEIRA, Paulino. (1966, p. 84)... *Idem*; LESSA, Jair. (1985, p.108)... *Op. cit.*.

<sup>403</sup> LESSA, Jair. (1985, p.109)... *Idem*.

<sup>404</sup> MIRANDA, S. R. (1990)... *Op. cit.*

sendo que esta intervenção pode ser vista como “(...) a primeira manifestação deliberada de indução da segregação social no espaço urbano central”.

A primeira plataforma foi entregue em 1875, o que nas palavras de Jair Lessa (1985, p.110)<sup>405</sup>, “(...) era uma decepção, um simples estribo para o desembarque de passageiros situado entre as Ruas Halfeld e Marechal Deodoro”. As cargas seguiriam mais a frente até um barracão que ficaria situado na altura do Largo do Riachuelo (Gratidão), sendo transportadas até a cidade por um caminho que provavelmente daria origem as Ruas Benjamim Constant ou Silva Jardim.

Não demoraria muito a serem registradas queixas acerca da estrutura oferecida aos passageiros. Uma plataforma feia e desconfortável não seria a imagem de uma cidade próspera que crescia e aspirava por melhoramentos. Dois anos mais tarde seria reinaugurada a estação com algumas melhorias, sendo ampliada em 1883 e reformada novamente em 1902, quando assumiu seu atual aspecto<sup>406</sup>.



**FIGURA 23:** Estação Ferroviária de Juiz de Fora

Fonte: Arquivo de Ramon Brandão, disponível em: <http://www.mariadoresguardo.com.br>  
Data provável (1907). Vista da margem esquerda do Paraibuna.

<sup>405</sup> LESSA, Jair. (1985)... *Op. cit.*

<sup>406</sup> LESSA, Jair. (1985, p.110)... *Idem.*

A localização da nova estação definiria um novo eixo de expansão urbana da cidade, agora destinada a aproximar-se das margens do rio, junto à linha do trem. Sua proximidade influenciaria diretamente o desenvolvimento do centro urbano, agora extrapolando os limites do trecho cortado pela então Estrada União e Indústria, atual Avenida Getúlio Vargas. Ao mesmo tempo, propiciaria a abertura da Avenida Francisco Bernardino, que margeando a linha do trem, comunicaria a parte baixa das Ruas Halfeld, Marechal Deodoro, Floriano Peixoto, Fonseca Hermes, até o Largo da União Indústria (atual largo do Riachuelo). Seria então definido o triângulo central do núcleo urbano, formado pelas Avenidas Getúlio Vargas, Rio Branco e Rua Espírito Santo, além dos prolongamentos das Ruas Marechal Deodoro e Halfeld, estas se comunicando com o Largo da Estação.

Uma coisa é certa, o povoado que nascera na margem esquerda e mais tarde migrara para a margem direita dando origem a cidade, apresentava-se disposto em uma grande planície resultante do processo cíclico natural de espraiamento das águas do Rio Paraibuna. Essa planície seria limitada pelas colinas e altos terraços do Morro do Imperador, pelo curso do Rio Paraibuna, pelas áreas alagadas da vertente norte junto ao Largo do Riachuelo e Morro da Gratidão, e ao sul, pela elevação topográfica do Alto dos Passos no sentido de Graminha<sup>407</sup>. Essa condição favoreceria a concentração das atividades urbanas em uma extensão espacial limitada, contribuindo para a aglutinação das funções e atividades da área urbana em sua porção central. O processo de aglutinação das atividades especificamente voltadas a funções comerciais e industriais contribuiria para a distinção do espaço enquanto ambiente urbano, diferindo-o do ambiente agrário produtivo. Essa relação seria evidente na crescente divisão social e espacial do trabalho, consagrando o espaço como reflexo das relações políticas, econômicas e sociais. A definição de atividades estritamente urbanas seria então resultado da ação de diferentes atores que tem na reprodução da economia agroexportadora seu elo de criação.

Assim como afirma Passaglia (1982, p.39)<sup>408</sup>, “(...) os trilhos da Estrada Central do Brasil irão delimitar uma outra área de expansão da cidade em direção ao rio (...)”, definindo os limites físicos do espaço urbano resultante da confluência de três vias de circulação que formam entre si um grande triângulo central. Com o passar do tempo, seriam estabelecidas novas rotas de ligação e integração da cidade, aumentando a comunicação com as áreas mais

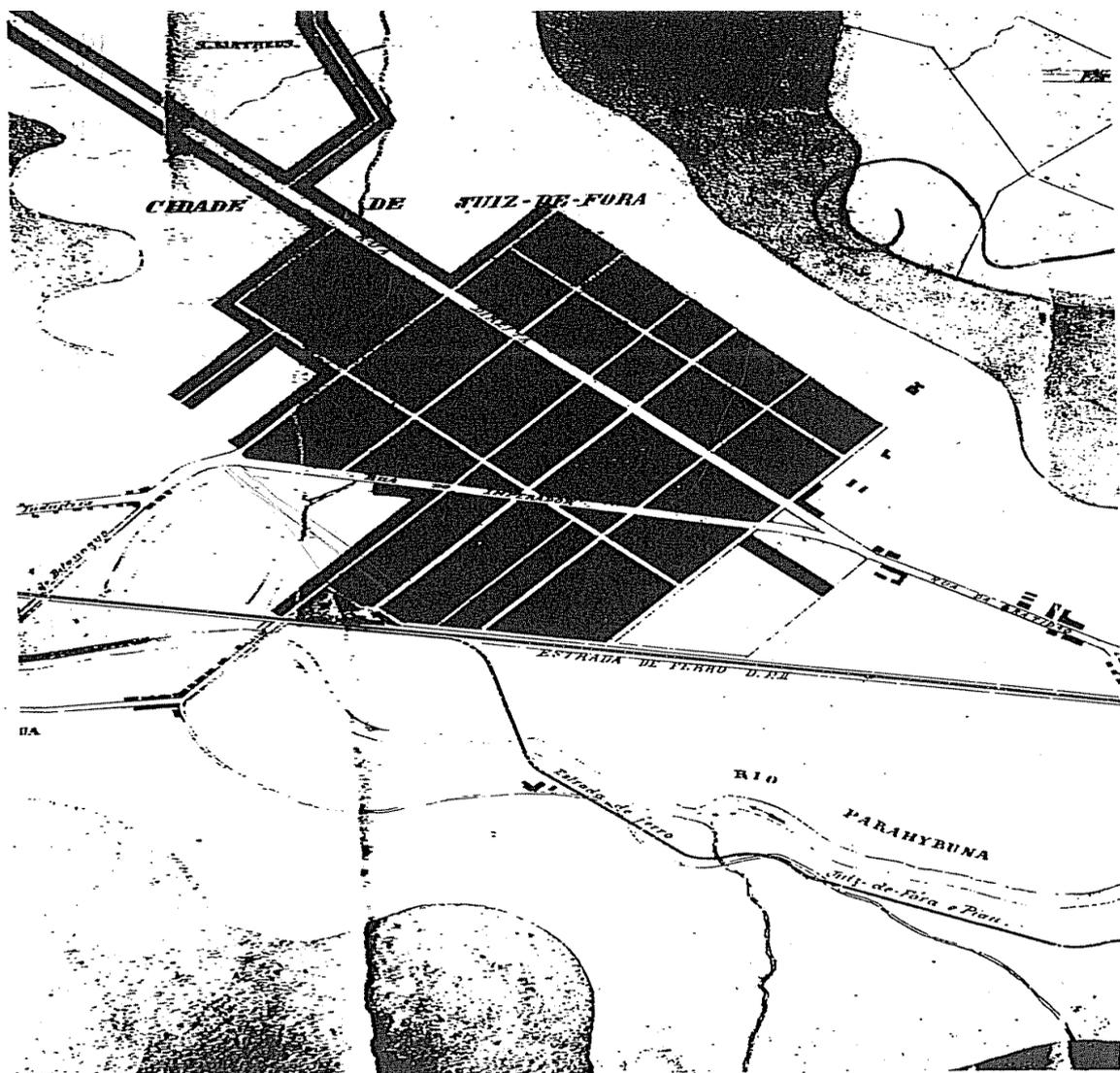
---

<sup>407</sup> PASSAGLIA, Luiz Alberto do Prado. (1982, p.37)... *Op. cit.*

<sup>408</sup> *Idem Ibidem.*

distantes, como foi o caso do Bairro Marianópolis (atual Bairro da Glória), interligando efetivamente as localidades que cresciam para além do Morro da Gratidão<sup>409</sup>.

Nos anos que seguiriam a cidade experimentaria um intenso processo de diversificação das atividades produtivas de natureza urbana, com a intensificação do comércio e das atividades industriais, além de ser palco da aplicação constante de capitais advindos dos excedentes produzidos e acumulados pelo setor agroexportador. Essa relação dos diferentes atores produtivos contribuiria para a dinamização do núcleo urbano e do estabelecimento de um conjunto de melhorias as quais referenciariam o município como capital regional.



**FIGURA 24:** Mapa da Área Urbana do Município de Juiz de Fora – 1884.

Parte da Planta da Cidade de Juiz de Fora e Arrabaldes na Província de Minas Gerais, organizada pelo Arquiteto Miguel Antônio Lallemond. Escala: 1:10.000  
 Fonte: PASSAGLIA, Luiz Alberto do Prado. (1982, p.41)... *Op. cit.*

<sup>409</sup> MIRANDA, Sônia Regina. (1990, p.98)... *Op. cit.*

### 3.4 – A Industrialização, o Setor Financeiro e o Desenvolvimento Urbano.

Nas décadas de 1870 e 1880, Juiz de Fora reuniria todos os elementos indutores ao desenvolvimento de atividades industriais. Três fatores tornam-se importantes nessa análise e que podem explicar o porquê do desenvolvimento industrial ter ocorrido nessa localidade e não em outros municípios da Zona da Mata. Primeiro, sendo o município sede do entroncamento rodoferroviário, Juiz de Fora concentraria o comércio de entrada e saída de produtos além do fluxo de pessoas para o interior da Província; ademais, essa condição logística favorecia a comunicação direta não apenas com as cidades da região, mas servindo também como rota de ligação com a capital, Rio de Janeiro. Em segundo lugar, a possibilidade de concentração e acumulação de capitais provenientes tanto da diversificação das atividades comerciais de natureza urbana quanto dos capitais acumulados no setor agroexportador. Por último, e não menos importante, o desenvolvimento de um mercado urbano, estimulado tanto pela expansão do mercado consumidor regional quanto pela presença de mão de obra disponível e qualificada para alimentar o setor <sup>410</sup>.

Para (GIROLETTI, 1988) <sup>411</sup>, o processo de industrialização de Juiz de Fora pode ser dividido em duas fases distintas. A primeira fase se estenderia até o fim da década de 1880, sendo marcada por indústrias com baixa produtividade e reduzida aplicação de capitais. Tais estabelecimentos, em quase sua totalidade, apoiavam-se em tecnologias elementares onde o proprietário era também o funcionário produtor, demandando assim pouca mão de obra e capital, podendo ser caracterizadas em sua maioria como pequenas empresas familiares. A fase posterior, diferente da primeira, seria marcada pela ampliação da capacidade de produção com a criação de empresas de grande porte adequadas ao estabelecimento de uma produção em série, ampliando a demanda por mão de obra e fazendo uso intensivo de capitais. Essa fase por sua vez se estenderia até meados da década de 1930.

Ao estabelecer essa periodização, Giroletti (1988) <sup>412</sup> induz ao entendimento de que em ambas as fases não ocorreria a coexistência de pequenas e grandes unidades fabris, o que seria inverídico especialmente no segundo período, reunindo não apenas grandes unidades produtivas, mas também pequenas e médias. Além disso, o que se dizer de grandes indústrias como a Cia. Têxtil Bernardo Mascarenhas que surgiram ainda na primeira fase do processo?

---

<sup>410</sup> MIRANDA, Sônia Regina. (1990, p.100)... *Op. cit.*

<sup>411</sup> GIROLETTI, Domingos. (1988, p.73)... *Op. cit.*

<sup>412</sup> *Idem Ibidem.*

De qualquer forma, a periodização apontada pelo autor facilitaria a abordagem, entendida não como uma ruptura no processo, e sim num encadeamento de fatores que propiciaram o aperfeiçoamento das unidades produtivas<sup>413</sup>.

A primeira fase coincidiria com o período em que, segundo Pires (2009)<sup>414</sup>, dois grupos sociais distintos convergiam para o aproveitamento das oportunidades de investimento que surgiam. De um lado estariam os representantes de uma elite local composta por uma aristocracia agrária, por profissionais liberais, comerciantes, entre outros atores que dispunham de recursos para novos investimentos; com referência a estes capitais, se constituem no que o autor chamou de “poupança local”. Tais capitais subsidiaram investimentos em diversos setores, desde obras em infraestrutura e serviços urbanos, passando pelo estabelecimento de uma estrutura financeira com financiamentos e abertura de bancos, de unidades fabris e companhias de imigração. De outro lado, os imigrantes de origem germânica que, utilizando suas habilidades, investiram em um mercado interno estabelecendo pequenas indústrias e manufaturas, investindo no comércio local próspero pelo aumento da demanda.

Em seu trabalho, Giroletti (1988, p.74)<sup>415</sup>, procurou analisar o fator empresarial propulsor do processo de industrialização do município. Nessa linha, estabelece dois grupos de investidores: os imigrantes e os não imigrantes. Quanto aos imigrantes, chama atenção para a atuação dos alemães aportados desde a construção da CUI. Afirma que, “(...) aos imigrantes se devem, além da constituição do mercado de trabalho especializado, os primeiros empreendimentos industriais”. Ainda segundo o autor, os imigrantes, constituiriam um mercado de trabalho qualificado que contribuiu para o desenvolvimento industrial da cidade<sup>416</sup>.

Na verdade, o posicionamento adotado pelo autor quanto à contribuição desse grupo para o processo de industrialização da cidade não representa uma unanimidade entre os estudiosos<sup>417</sup>. Apesar de extremamente elucidativo, seu trabalho incorre no mesmo erro propagado por outros autores na caracterização do imigrante como grande empreendedor

---

<sup>413</sup> Sobre o assunto, Cf. com BARBOSA, Y. Amaral. (2013, p.54 – 55)... *Op. cit.*

<sup>414</sup> PIRES, Anderson. (2009,p.76)... *Op. cit.*

<sup>415</sup> GIROLETTI, Domingos. (1988)... *Op. cit.*

<sup>416</sup> No período, dentre os empreendimentos fundados por alemães, destacamos em 1858 a abertura de uma fábrica de carros e carroças por Grise. Em 1860 foi inaugurada pelo colono Herr Kunz a primeira cervejaria no Bairro São Pedro chamada de Barbante, pois a rolha era assim amarrada. No ano seguinte, Pedro Schubert seria o primeiro a fundir ferro gusa na cidade, fundaria mais tarde oficina e serraria especializada em máquinas agrícolas e materiais fundidos. Os Sureros dedicaram-se a construção e pinturas fundando em 1886, comércio de matérias para construção, oficina, serraria e fábrica de carroças. Em 1867 surgiria a segunda cervejaria batizada como Kremer, e em 1878 a terceira era fundada por José Weiss. Foram muitas daí pra frente. Sobre os empreendimentos abertos pelos alemães, ver: GIROLETTI, D. (1988, p.74 – 81); STEHLING (1979)... *Op. cit.*

<sup>417</sup> MUSSE, C. F. (2008, p.80)... *Op. cit.*

urbano. De acordo com Barros (2008)<sup>418</sup>, esse mito começaria a ser disseminado com a obra de ESTEVES (1915)<sup>419</sup> e mais tarde com o trabalho de STEHLING (1979)<sup>420</sup> que, apesar de extremamente valiosos para a análise da Colônia Alemã e da CUI, cometeram o mesmo equívoco em colocar os imigrantes como grandes empreendedores do espaço urbano e da industrialização.

Concordamos com (BARROS, 2008)<sup>421</sup>, quando o autor afirma ser o trabalho de Mônica Ribeiro de Oliveira (1991)<sup>422</sup> bastante esclarecedor quanto a real participação dos imigrantes alemães no processo de industrialização da cidade. Segundo a autora, existiria uma confusão quanto à aplicação dos conceitos de indústria e manufatura doméstica. Afirma que os empreendimentos dos imigrantes, em sua maioria, assemelhavam-se a uma produção manufatureira doméstica, com baixo investimento em capitais, maquinários e mão de obra.

Em meio à ausência de experiência técnica generalizado no período, o pequeno conhecimento associado a outros e a poupanças, permitiu que muitos conseguissem multiplicar seus ganhos através da abertura de casas comerciais e manufaturas. Os alemães conseguiram aproveitar a demanda que existia na cidade, com o mercado urbano apto ao consumo de cervejas, de artigos importados, de carroças, de máquinas de fundição, de produtos de latoaria, entre outros. Forneceram parte da mão de obra mais qualificada a participarem na composição do mercado de trabalho fabril e consumidor, envolvendo-se, desta forma, no desenvolvimento industrial de Juiz de Fora. (OLIVEIRA, 1991, p.137 – 138)<sup>423</sup>

Essa seria a grande diferença entre a primeira e segunda fase do processo de industrialização, onde o desenvolvimento das unidades fabris caracterizaria a divisão social do trabalho e a consolidação de uma classe proletária na cidade. Seria então a consumação da separação da propriedade dos meios de produção e acima de tudo, a superação do trabalho familiar pela mão de obra assalariada, consubstanciando as novas relações capitalistas no espaço urbano da cidade.

Quanto aos não imigrantes, (GIROLETTI, 1988)<sup>424</sup> chama atenção para os investidores tanto locais quanto aqueles que advinham de outros municípios e tinham o

---

<sup>418</sup> BARROS, Nicélio do Amaral. *Emia e Proto-industrialização: História e Historiografia da Participação dos Imigrantes Alemães no Desenvolvimento Econômico de Juiz de Fora – 1856/1887*. Revista Ágora, Vitória, n. 7, 2008, p. 1-14.

<sup>419</sup> ESTEVES, Albino. *Álbum do Município de Juiz de Fora*, (1915)... *Op. cit.*

<sup>420</sup> STEHLING, Luiz José. *Juiz de Fora: A Cia. União Indústria e os alemães*, (1979)... *Op. cit.*

<sup>421</sup> BARROS, N. A. (2008, p.06)... *Idem.*

<sup>422</sup> OLIVEIRA, M. R. (1991, p. 135 – 137)... *Op.cit.*

<sup>423</sup> *Idem Ibidem.*

<sup>424</sup> GIROLETTI, Domingos. (1988, p.82)... *Op. cit.*

interesse de investir na cidade. Esses investidores eram de certo, atraídos pela facilidade de transporte, pela presença de mão de obra qualificada e barata, além de um mercado consumidor crescente. Seria esta, a parcela social responsável pelo desenvolvimento de uma infraestrutura básica ao processo de industrialização. Ora, uma cidade que crescia e observava uma contínua ampliação do número de estabelecimentos comerciais e industriais, não podia conviver com diversos obstáculos ao seu desenvolvimento.

Nesse sentido, já em 1877 os comerciantes da Rua Halfeld, que concentrava grande parte do comércio municipal, já se dirigiam a Câmara reclamando por melhoramentos na via, que em tempos chuvosos, tornava-se intransitável<sup>425</sup>. Como as Câmaras municipais na época não tinham autonomia administrativa e financeira, a grande maioria dos serviços acabava por ser realizada pela iniciativa privada, sendo então despreocupadas com qualquer caráter público. Aliás, não podemos afirmar a existência de qualquer política estritamente pública anterior a 1892<sup>426</sup>, sendo a cidade então, entregue as mãos de particulares que, a partir de concessões do Governo Imperial e Provincial, exploravam a realização de obras e serviços<sup>427</sup>.

A década de 1870 marcou o desenvolvimento de intervenções que atenderiam prioritariamente aos interesses de uma classe econômica em expansão. Na verdade, parecia estar sendo preparado o espaço para que na década seguinte, o município pudesse realmente ingressar na perspectiva do modo de produção capitalista. Nessa evolução, a infraestrutura urbana parecia ser o grande obstáculo ao processo. Dentre as melhorias urbanas do período, destacamos a construção do Prédio do Fórum em 1877, o ensaibramento da Rua Halfeld e canalização das águas das Ruas Imperatriz (atual Marechal Deodoro), da Rua do Comércio (Batista de Oliveira), da Rua Halfeld e Santa Rita, obras de desobstrução de canal em ruas centrais, nivelamento e calçamento das Ruas Espírito Santo e do Comércio, além da canalização de valetas, construção de bueiros e calçadas<sup>428</sup>.

Nesse período também seria fundado o primeiro jornal<sup>429</sup>, além de se perceber o desenvolvimento de uma rede hoteleira necessária ao atendimento dos viajantes, investidores e compradores de café. Somam-se a estes grupos, as diversas famílias de cidades vizinhas que vinham ao município com objetivo de adquirir produtos especializados no crescente e variado

<sup>425</sup> OLIVEIRA, Paulino (1966, p.99)... *Op. cit.*

<sup>426</sup> A primeira política pública de intervenção efetiva no espaço urbano da cidade foi estabelecida a partir do Plano de Saneamento e Expansão da Cidade de Juiz de Fora de 1893, elaborado por G. Howyan.

<sup>427</sup> MIRANDA, Sônia Regina. (1990, p.103)... *Op. cit.*

<sup>428</sup> OLIVEIRA, Paulino. (1966, p.94 - 100)... *Op. cit.*

<sup>429</sup> Segundo LESSA, Jair. (1985, p.105)... *Op. cit.*; nosso primeiro Jornal foi “O Constituinte”, seguido de “O Imparcial”, “O Pharol”, entre outros. Sobre o assunto ver também: MUSSE, C. F. (2008, p.102 - 108)... *Op. cit.*

comércio da época<sup>430</sup>. Funcionavam ainda na cidade, seis estabelecimentos de ensino secundário, além das escolas primárias e dos grupos escolares<sup>431</sup>.

Miranda (1990)<sup>432</sup> chama atenção para a distribuição espacial das melhorias urbanas que na verdade visavam atender aos interesses de uma elite local, concentrando as intervenções prioritariamente no grande triângulo formado pelas três principais vias de circulação da cidade no período. Esse triângulo determinaria a formação de um perímetro central compreendido entre as Ruas Espírito Santo, Imperatriz (atual Avenida Getúlio Vargas) e Rua Direita (atual Avenida Rio Branco).

Quanto ao crescimento e diversificação das atividades comerciais e industriais, estas podem ser evidenciadas a partir da análise dos dados compilados por Giroletti (1988)<sup>433</sup>, que indicam para um período de sete anos, de 1870 a 1877, um aumento de cerca de 50% no número de casas comerciais e um índice superior a 130% no número de estabelecimentos industriais.

**QUADRO 09** - Relação dos estabelecimentos industriais de Juiz de Fora (1870 /1877)

<b>Indústrias (1870)</b>	<b>Número</b>	<b>Indústrias (1877)</b>	<b>Número</b>
Oficinas de Ferreiro	07	Oficinas de Ferreiro	12
Olarias	06	Olarias	04
Fábricas de Carroças	03	Fábricas de carros e carroças	05
Selarias	03	Selarias e oficinas de correio	04
Fábricas de fogos de artifício	02	Fábrica de fogos de artifício	02
Funilarias	02	Oficinas funileiro e caldeireiro	09
Oficinas de marceneiro	02	Oficinas de marceneiro	03
Charuteiros	02	Fábricas de charutos e cigarros	04
Padarias	02	Padarias	03
Sapatarias	02	Sapatarias	10
Fábrica de chapéu de sol	01	Oficinas de chapeleiro	02
Oficina de cocheiro	01	Oficinas de cocheiro	02
Fábrica de cerveja	01	Fábricas de cerveja	02
		Oficinas de carpinteiro	06
		Confeitarias	03
		Casas de café torrado	02
		Tipografia	01
		Oficinas diversas	06
<b>Total</b>	<b>34</b>	<b>Total</b>	<b>80</b>

FONTE: OLIVEIRA (1966, p.103)... *Op. cit.*; ESTEVES (1915, p.69)... *Op. cit. Apud. GIROLETTI (1988, p.50)... Op. cit.*

<sup>430</sup> LESSA, Jair. (1985, p.130 - 137)... *Op. cit.*

<sup>431</sup> GIROLETTI, Domingos. (1988, p.51)... *Op. cit.*

<sup>432</sup> MIRANDA, Sônia Regina. (1990, p.105)... *Op. cit.*

<sup>433</sup> GIROLETTI, Domingos. (1988, p.50)... *Idem.*

**QUADRO 10** - Número de estabelecimentos comerciais e de serviços: Juiz de Fora (1870/1877)

1870		1877	
Estabelecimentos comerciais e de serviços	Número	Estabelecimentos comerciais e de serviços	Número
Casas de Negócios	107	Lojas: roupas feitas, mantimentos e molhados	76
Mascates e Fazendas	13	Lojas: fazendas e armarinhos	27
Hotéis	08	Hotéis	02
Farmácias	05	Farmácias	05
Mascates de Joias	04	Negociantes de Joias	06
Relojoeiros	03	Relojoeiros	04
Açougues	02	Açougues	06
Barbearias	02	Barbearias	06
Cambistas	02	Cambistas	04
Bilhar	01	Bilhares	12
Ourives	01	Ourives	04
Alfaiatarias	02	Alfaiatarias	10
Casa de Lavar Chapéu	01	Casa de agência de Leilões	01
Casa bancária	01	Capitalistas	12
Livreiro	01	Retratista	01
		Advogados	16
		Médicos	06
		Dentistas	03
		Padres	03
		Pintores	04
		Vidraceiros	02
		Modista	01
		Carros de aluguel	20
<b>Total</b>	<b>153</b>	<b>Total</b>	<b>231</b>

FONTE: Ver Quadro 09.

A década de 1880, nas palavras de Passaglia (1982, P.135)<sup>434</sup>, “(...) pode ser considerada como sendo a da organização da urbe, em moldes de uma cidade sintonizada com o seu então mundo contemporâneo”. Logo no início da década era estabelecida a primeira concessão para exploração do transporte urbano municipal através da organização da Cia. Ferro Carril de Juiz de Fora com bondes de tração animal. As primeiras linhas interligavam o Alto dos Passos até a Praça da Estação, e da Rua Espírito Santo até o Mariano Procópio<sup>435</sup>.

Mais tarde, em 1906, aproveitando as mesmas linhas, assumiria o transporte urbano municipal a Cia. Mineira de Eletricidade, inaugurando a instalação de bondes elétricos. A princípio, os bondes atendiam a área central da cidade, somente mais tarde estendendo suas

<sup>434</sup> PASSAGLIA (1982)... *Op. cit.*

<sup>435</sup> OLIVEIRA, Paulino. (1966, p. 127 – 128)... *Op. cit*

linhas até os Bairros Fábrica e Tapera (atual Santa Terezinha) a fim de atender especialmente aos interesses do setor industrial<sup>436</sup>.

Cabe salientar que, muito embora existisse uma expansão das linhas, mesmo que tímida no período, e que preço do transporte de bondes fosse mais barato que a energia doméstica, esse permanecia ainda inacessível a grande parte da população. Como o preço não era um atrativo a popularização do meio de transporte, ficavam as linhas concentradas na área central, atendendo prioritariamente a elite local<sup>437</sup>.

Ora, podemos concluir que era clara a estratégia de poder das elites locais definindo os rumos espaciais do desenvolvimento urbano. Podemos também afirmar que nesse momento já se havia definido perímetro urbano central da cidade compreendido entre a Ponte do Cemitério, a Estrada de Ferro Dom Pedro II e o Morro da Gratidão, ou seja, o grande triângulo central produzido pelo arruamento de suas principais vias.

Nessa década, foi encomendada pela administração local, a elaboração de uma planta cadastral topográfica detalhada da área central da cidade<sup>438</sup> além de projetos de ajardinamento da Praça Municipal, o que geraria profundo descontentamento por parte da população que usava o espaço para momentos de lazer<sup>439</sup>. As estratégias de poder definiriam assim os espaços e sua destinação, promovendo àquilo que ficou marcada em toda a história do município, a segregação sócio-espacial de parcelas menos favorecidas que, mais tarde, ocupariam o entorno da área central, as encostas e os morros, formando a periferia da cidade.

Outra importante inovação do período se deu a partir do aperfeiçoamento do setor de comunicações, com a implantação dos serviços telefônicos em 1883 e dos telégrafos em 1885<sup>440</sup>. Somando ao momento, observou-se o desenvolvimento de uma rede financeira e bancária, com a criação em 1887 do Banco Territorial e Mercantil de Minas Gerais, uma sociedade anônima organizada por ricos fazendeiros locais<sup>441</sup>. Havia no momento, a preocupação em se estimular o crédito sob uma esfera local, superando o padrão de empréstimos realizados por comissários e bancos externos que canalizavam os lucros regionais para a praça comercial fluminense. A retenção dos capitais em esfera local, ao

<sup>436</sup> MIRANDA, Sônia Regina. (1990, p.105 - 106)... *Op. cit.*

<sup>437</sup> BARROS (2004, *Apud.* BARBOSA, 2013, p.97)... *Op. cit.*

<sup>438</sup> OLIVEIRA, Paulino. (1966, p.118)... *Op. cit.*

<sup>439</sup> OLIVEIRA, Paulino. (1966, p.107)... *Idem.*

<sup>440</sup> MIRANDA, Sônia Regina. (1990, p.104)... *Idem.*

<sup>441</sup> Eram sócios do Banco o Barão de Santa Helena (Senador do Império e Vice Presidente da Província), o Cel. Vidal Barbosa Lage (Político e acionista de estradas de ferro), o Barão de Monte Mário (político) e o Visconde de Moraes (comerciante), além de serem todos os quatro grandes proprietário de terras e produtores de café na região. Ver GIROLETTI, Domingos. (1988, p.83)... *Op. cit.*

mesmo tempo em que estimularia o contínuo desenvolvimento da lavoura, proporcionaria a aplicação de seus excedentes em atividades urbanas.

De acordo com Croce (2008)<sup>442</sup>, o desenvolvimento do setor financeiro local estaria relacionado ao próprio processo de desenvolvimento do setor agroexportador, onde a crescente expansão atividade produtiva na Zona da Mata, em oposição à redução da produção do Vale do Paraíba Fluminense, aliado a abolição da escravidão e a crise do preço do café, “desintegrariam a figura dos comissários”. Ainda segundo o autor, a crise econômica determinada pela política do Encilhamento<sup>443</sup> decretaria a falência do Banco Territorial apenas cinco anos após sua inauguração, evento estimulado pela forte especulação de capitais no período<sup>444</sup>.

Para Miranda (1990, p.133)<sup>445</sup>, “(...) o banco faliu em virtude de maciças e frustradas aplicações realizadas por sua direção na bolsa de valores do Rio de Janeiro”. Sobre o assunto, (GIROLETTI, 1988)<sup>446</sup> afirma que essa seria uma prova da fuga dos recursos regionais, onde a acumulação dos capitais não representaria a garantia de sua aplicação em esfera local. Na verdade, os excedentes acabavam sendo aplicados em praças consideradas mais rentáveis, reduzindo os recursos na economia regional.

O mesmo não aconteceria com o Banco de Crédito Real de Minas Gerais, fundado em 1889 e que, sendo beneficiado pela conjuntura econômica do período, concentrou a aplicação de seus capitais em investimentos considerados sólidos e seguros<sup>447</sup>. Essa instituição consagraria o elo entre o sistema financeiro regional e o setor agroexportador, estimulando a abertura de casas comerciais e indústrias no espaço urbano da cidade<sup>448</sup>. Como dissemos, o setor produtivo regional era extremamente dependente da esfera financeira da capital Rio de Janeiro. A presença de um novo banco, com investimentos direcionados a subsidiar o setor agroexportador local, promoveria a ruptura dessa dependência, concentrando em esfera regional grande parte dos capitais acumulados. Outra estratégia adotada se explica no estabelecimento de vários contratos, tanto com a esfera Federal quanto Estadual que

<sup>442</sup> CROCE, Marcus Antônio. (2008, p. 54 – 58)... *Op. cit.*

<sup>443</sup> O Encilhamento foi uma política econômica iniciada no final do período imperial e no início do republicano. O fim da escravidão conduziria a novas formas de aplicação da mão de obra e dos capitais, além disso, os ativos que antes eram destinados ao mercado de terras, benfeitorias e escravos podiam ser liberados a aplicação em títulos da dívida pública e ações. Essa política buscava incentivar o desenvolvimento de atividades industriais além de estimular a diversificação setorial. A política de crédito livre garantida pela excessiva emissão monetária desencadeou processo inflacionário, com grande especulação financeira e forte repercussão no mercado nacional. Sobre o Encilhamento, ver: CROCE, M. A. (2008, p.03 e p. 77, nota 263)... *Op. cit.*

<sup>444</sup> CROCE, Marcus Antônio. (2008, p. 60)... *Idem.*

<sup>445</sup> MIRANDA, S. R. (1990)... *Op. cit.*

<sup>446</sup> GIROLETTI, Domingos. (2008, p.120)... *Op. cit.*

<sup>447</sup> CROCE, Marcus Antônio. (2008, p. 62)... *Idem.*

<sup>448</sup> BARROS, Nicélio do Amaral. (2008, p.07)... *Op. cit.*

garantiam a lucratividade e solidez do sistema financeiro local, ao mesmo tempo em que se garantia a oportunidade de créditos e facilidades de empréstimos em esfera regional, impulsionando o desenvolvimento do setor agroexportador e industrial<sup>449</sup>. Mais tarde, já no início do século XX, a cidade observaria o crescimento da rede bancária, não curiosamente, concentrada na porção central da cidade,

Para Pires (2009, p.78)<sup>450</sup>, a década de 1880 marcaria o período em que a cidade se transformaria efetivamente em uma cidade “capitalista”. Claro que num sentido liberal e privado, pois os investimentos realizados em serviços públicos e infraestrutura sedimentariam o caminho para o efetivo desenvolvimento do processo de industrialização e estavam diretamente vinculados aos interesses de uma elite regional que definiria os rumos de crescimento da cidade em benefício de seus interesses particulares.

Sobre essa perspectiva, (CROCE, 2008)<sup>451</sup> afirma que seriam três os fatores que preparariam a cidade para a lógica capitalista. Primeiro, o acúmulo de capitais por parte de uma elite local beneficiada pelo aprimoramento do setor de transportes que propiciou a redução dos custos e o aumento dos lucros. Em segundo lugar, o papel dos comerciantes e investidores que financiaram em grande parte as obras de infraestrutura a partir da compra de títulos da dívida pública<sup>452</sup>; e por último, a concentração de investidores de outras localidades na cidade que acumulava elementos propícios ao desenvolvimento de suas atividades. Destaca-se ainda a presença de um setor de transportes e comunicação eficiente, a disponibilidade de mão de obra com a chegada de imigrantes, presença de um sistema financeiro, além da localização geográfica da cidade, relativamente próxima da Capital Federal. O conjunto desses fatores definiriam os rumos do desenvolvimento das unidades fabris nas duas últimas décadas do século XIX.

Quanto à evolução urbana da cidade, ficaria claro seu crescimento no período não apenas pelo adensamento populacional observado, mas também na referência que se faz entre as plantas cadastrais de 1860 e 1884, demonstrando a clara ocupação do distrito sede, além do estabelecimento dos equipamentos urbanos necessários ao desenvolvimento das estruturas produtivas.

---

<sup>449</sup> Sobre o assunto, ver: CROCE, Marcus Antônio. (2008, p.54 – 67)... *Op. cit.*

<sup>450</sup> PIRES, A. (2009)... *Op. cit.*

<sup>451</sup> CROCE, M. A. (2008, p.32)... *Idem.*

<sup>452</sup> Sobre a compra de títulos da dívida pública do município, Miranda (1990, p.103) afirma que a câmara recebeu autorização para a captação de empréstimos com emissão de títulos da dívida pública resgatáveis em sete anos e sem acréscimo de juros, o que indicaria os interesses privados no desenvolvimento de uma infraestrutura adequada ao desenvolvimento das atividades produtivas no espaço urbano.

Como primeira indústria têxtil de grande porte a se instalar, verificamos a inauguração em 1883 da Cia. Industrial Mineira, pertencente ao grupo inglês Steele, Morrith & Whytaker, unidade que ficou conhecida como “Fábrica dos Ingleses”. Sua instalação se deu em um imenso terreno adquirido da então falida CUI, na altura do Morro da Gratidão (Morro da Glória), em sua vertente do Bairro Mariano Procópio. Possuía 100 teares empregando cerca de 210 funcionários, configurando o primeiro fixo industrial de grande porte da cidade<sup>453</sup>. Além disso, podemos entender que o momento marcaria a entrada de capitais industriais externos, dando a dimensão de um desenvolvimento industrial que não ficaria preso apenas nos investimentos endógenos. Podemos afirmar então que, a partir da década de 1880, a cidade ingressava verdadeiramente no circuito capitalista de produção e, acima de tudo, na formação e incorporação de uma mão de obra assalariada, antecipando as mudanças das relações de trabalho que estariam por vir com a abolição da escravatura.

Seria interessante lembrar que, na época da instalação da Cia. Industrial Mineira, não existia energia elétrica na cidade e para efetivar a produção, a Cia. canalizou a água proveniente do Córrego São Pedro, construindo uma represa a montante de sua localização com o objetivo de regularizar o abastecimento em épocas de estiagem e de garantir o funcionamento contínuo de seus motores<sup>454</sup>. Mais tarde, A Fábrica dos Ingleses seria comprada pela Cia. Têxtil Ferreira Guimarães, tendo finalizado suas atividades em meados da década de 1980.

Poucos anos após a instalação da Fábrica dos Ingleses, instalar-se-ia na cidade a Cia. Têxtil Bernardo Mascarenhas, outro grande fixo produtivo do período que, valendo-se do potencial de produção de energia do Rio Paraibuna, na altura de Marmelos, integraria um processo de aprimoramento técnico da produção, contribuindo ao desenvolvimento de outras indústrias além de estar relacionada à fundação da Cia. Mineira de Eletricidade.

---

<sup>453</sup> LESSA, Jair. (1985, p.155)... *Op. cit.*

<sup>454</sup> De acordo com LESSA, Jair. (1985, p.176)... *Idem.* O aproveitamento do recurso hidráulico movia uma turbina de 220 Hp, entretanto, essa potência caía para 60 Hp em períodos de seca.

### 3.4.1 – A Cia Têxtil Bernardo Mascarenhas e a Cia. Mineira de Eletricidade.

Bernardo Mascarenhas<sup>455</sup>, atraído pelas potencialidades econômico-produtivas do município, se transferiu para Juiz de Fora no ano de 1887 e, um ano depois, fundou a Cia. Têxtil Bernardo Mascarenhas. Anos antes, realizara várias viagens aos Estados Unidos e a Inglaterra onde procurou se informar das inovações tecnológicas do setor têxtil, uma dessas seria a utilização da eletricidade como força motriz a atividade industrial. Além disso, buscava aprimorar as técnicas de gestão e controle da produção<sup>456</sup>, o que significaria a busca pela adequação da nova indústria ao regime de produção capitalista, incluindo aí o controle e domesticação da classe operária.

Ao se mudar para Juiz de Fora, Mascarenhas adquiriu três alqueires de terras na altura da Cachoeira de Marmelos, nas proximidades da Estrada União e Indústria, onde pensava instalar uma unidade de produção hidroelétrica com fins de atender a sua unidade fabril. Segundo seus estudos, a capacidade produtiva do trecho alcançaria a marca de 2000 KW, sendo considerada excelente para o período<sup>457</sup>.

Segundo Giroletti (1988, p.87)<sup>458</sup>, o interesse de Mascarenhas era de “(...) construir uma Cia. de eletricidade que fornecesse energia para iluminação pública e particular (...)”, entretanto, seus planos esbarravam no entrave burocrático da concessão do contrato, tendo em vista existir uma permissão anterior e vigente para iluminação pública a gás em nome do engenheiro Maurício Arnade. O problema não demoraria a ser sanado, não atrapalhando os planos de Mascarenhas que, graças ao intermédio de Francisco Batista de Oliveira<sup>459</sup>, seu amigo e sócio, negociou a compra da concessão junto ao primeiro permissionário.

Esse processo foi prontamente aprovado pela Câmara, disposta sem dúvida a delegar nas mãos da iniciativa privada as melhorias urbanas e, não apenas por isso, a concessão

---

<sup>455</sup> Mascarenhas foi comerciante e tropeiro. Aos dezoito anos, recebeu do pai uma quantia em dinheiro para iniciar sua vida adulta. Fundou em 1872, em sociedade com irmão, uma fábrica de tecidos e tecelagem (Cia. Cedro) em Sete Lagoas, indústria que prosperou. Mais tarde fundou a unidade de Cachoeira no município de Curvelo. Grande conhecedor da indústria têxtil, Mascarenhas se sentia atraído pela cidade não apenas pelas condições propícias a instalação de empreendimentos, mas também pela potencial possibilidade de aproveitamento da força motriz advinda do percurso acidentado do Rio Paraibuna na altura de Marmelos.

<sup>456</sup> CRISTO, Maraliz de Castro Vieira. *A “Europa dos Pobres”*: Juiz de Fora na Belle-Époque mineira. Juiz de Fora, EDUFJF, 1994, p.70 – 73.

<sup>457</sup> LESSA, J. (1985, p.206)... *Op. cit.* MIRANDA, S. R. (1990, p.107)... *Op. cit.*

<sup>458</sup> GIROLETTI, Domingos. (1988)... *Op. cit.*

<sup>459</sup> Batista de Oliveira era comerciante e natural de Entre Rios. Mudou-se para Juiz de Fora em 1882, abrindo uma casa comercial chamada “A Barateza” que se destinava a venda de produtos no atacado e varejo. Contribuiu com a fundação do Banco Territorial e Mercantil de Minas Gerais e a CME. Foi um dos idealizadores da Academia de Comércio e junto a Câmara Municipal, propôs regras ao funcionamento do comércio local.

anterior destinava-se a instalação de iluminação a gás, similar àquela utilizada na então capital Rio de Janeiro. O novo modelo, segundo argumentos de Mascarenhas para convencer a Câmara, era mais moderno e seguro, enquadrando-se na prescrição contratual de evolução tecnológica<sup>460</sup>; além disso, o projeto colocaria a cidade como precursora de um processo de desenvolvimento do setor de iluminação pública elétrica considerada pioneira no país.

Fundou-se então em 1888 a Cia. Mineira de Eletricidade (CME), empresa constituída como sociedade anônima que tinha como um de seus principais acionista o próprio Mascarenhas. Sua construção seria efetivada na porção de terrenos doados por Mascarenhas no entorno da Cachoeira de Marmelos onde se instalaria a unidade produtora. Em contrapartida, a Cia. Mineira de Eletricidade forneceria gratuitamente a energia para sua unidade fabril por um período de 35 anos<sup>461</sup>.

A instalação da CME<sup>462</sup>, seria a garantia de concretização dos interesses de Mascarenhas. Além disso, a energia elétrica promoveria um novo impulso ao desenvolvimento industrial do município. De acordo com dados elaborados por (GIROLETTI, 1988)<sup>463</sup>, até 1914 seriam abertas mais de 160 indústrias na cidade. Esse crescimento resultaria tanto no aumento da demanda industrial por energia, quanto para uso doméstico, o que estimulou diretamente o próprio processo de aparelhamento e evolução da capacidade produtiva da usina. O próprio autor citado afirma que, em 1889 a capacidade de produção de energia era de 250 KW, sendo ampliada em 1892 para 375 KW e mais tarde, em 1904 alcançava a marca de 600KW. Ao mesmo tempo podia ser observado o crescimento do capital da empresa o que permitia a CME investir e adquirir outras concessões municipais, como o que ocorreu com a telefonia em 1893.

De acordo com Miranda (1990, p. 108)<sup>464</sup>, a CME transformar-se-ia “(...) em uma espécie de “*holding*” que, lentamente passa a deter o monopólio dos serviços de iluminação pública e particular (1889), força motriz (1898), bondes de tração elétrica (1905), e telefonia (1893)”.

---

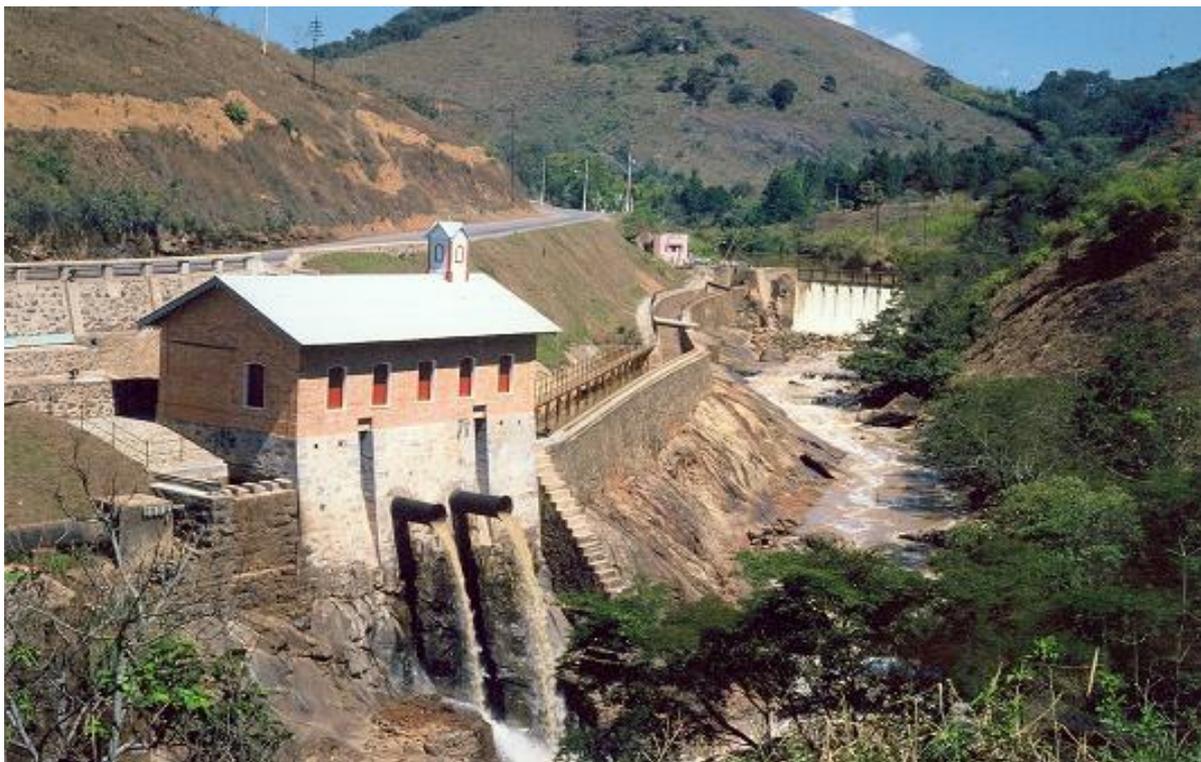
<sup>460</sup> LESSA, Jair. (1985, p.206 – 207)... *Op. cit.*

<sup>461</sup> GIROLETTI, D. (1988, p.88)... *Op. cit.*

<sup>462</sup> CME – Companhia Mineira de Eletricidade.

<sup>463</sup> GIROLETTI, D. (1988, p.88 - 91)... *Idem.*

<sup>464</sup> MIRANDA, S. R. (1990)... *Op. cit.*



**FIGURA 25:** Usina Hidrelétrica de Marmelo (Aspecto atual)

Fonte: Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais – IEPHA. Disponível em: <http://www.iepha.mg.gov.br/component/content/article/1/681-iephamg-apresenta-usina-hidreletrica-de-marmelos>

Enquanto esperava a instalação efetiva da CME, Mascarenhas comprou terrenos nas proximidades da Praça da Estação, onde inaugurou em 1888 as primeiras instalações da Cia Têxtil Bernardo Mascarenhas. Demoraria um pouco para que sua indústria fosse atendida pela energia elétrica, entretanto, esse atraso em nada impediu o desenvolvimento da empresa que funcionou por dez anos movida pela queima da lenha em suas caldeiras a vapor <sup>465</sup>.

A opção por esse terreno era estratégica. Planejou para que sua indústria estivesse localizada dentro dos limites da área urbana da cidade e próxima da mão de obra, formada em sua maioria por imigrantes alemães e italianos. Além disso, a proximidade com o ramal ferroviário facilitaria tanto a importação de matéria prima quanto ao processo de distribuição dos produtos a outras praças comerciais. Ademais, esses terrenos apresentavam baixo custo, sendo próximos ao meandro abandonado do Rio Paraibuna, na altura de sua confluência com

---

<sup>465</sup> LESSA, Jair. (1985, p.209)... *Op. cit.*

o Córrego Independência. Pesou também em sua opção pelo local, a possibilidade de se fixar próximo tanto à unidade produtora de energia quanto da sede da CME<sup>466</sup>.

Para (PASSAGLIA, 1982)<sup>467</sup>, esse espaço, que hoje se constitui no entorno da Praça Antônio Carlos, seria um “ponto ótimo” para a instalação de indústrias tendo em vista os recursos tecnológicos disponíveis na época. Além de abrigar a CME e a Cia Têxtil Bernardo Mascarenhas, o local receberia na década de 1890 a Cia. Construtora Pantaleone, Timponi & Arcuri, o Prédio da Alfândega Estadual, além da Fábrica de Meias Antônio Meurer.

No ano de 1898 seriam instalados os primeiros motores elétricos em unidades industriais no Brasil. A Cia Têxtil Bernardo Mascarenhas receberia um motor de 30 HP fabricado pela Westinghouse, enquanto a construtora Pantaleone instalava um motor de 20 HP fabricado pela Italiana Guzzi & Raviera. Essa evolução técnica contribuiria para ao reconhecimento da cidade por sua nova alcunha de “Manchester Mineira”<sup>468</sup>.

Sobre a Cia. Pantaleone Arcuri, foi instalada em 1895 iniciando suas atividades com a produção e comercialização de ladrilhos hidráulicos, sendo considerada a pioneira na produção de telhas de amianto no Brasil<sup>469</sup>. A instalação de sua sede ocorreu sobre parte do pântano ocupado pelo leito abandonado do Rio Paraibuna, aterrando a via que daria origem a atual Rua Paulo Frontin. A terra utilizada no aterro da área era retirada da altura da Rua Antônio Dias Tostes, próxima ao então Cemitério Municipal<sup>470</sup>.

Era de interesse da Cia. Pantaleone fundar uma vila operária que atendesse a fixação da mão de obra no local. Pantaleone contratava boa parte de seus funcionários na Itália, contribuindo assim para a inserção de novos grupos étnicos na cidade. Para acomodá-los, propôs a construção de moradias e de uma avenida para a fixação das casas dos operários, sendo este projeto indeferido pela administração municipal, julgando não ser o de abertura de avenida, mas sim de um prédio dotado de pequenos quartos, na verdade um cortiço. Após adequações do projeto, foi aprovada sua execução, consagrando a definição de um espaço que concentrava funções industriais e habitacionais<sup>471</sup>.

A Pantaleone & Arcuri ganhou diversas concessões para a realização de obras na cidade. Entre as mais conhecidas, destacamos a reforma do Parque Halfeld<sup>472</sup>, o monumento

<sup>466</sup> PASSAGLIA, Luiz Alberto do Prado. (1982, p.45 – 46)... *Op. cit.*

<sup>467</sup> PASSAGLIA, Luiz Alberto do Prado. (1982, p.48)... *Idem.*

<sup>468</sup> GIROLETTI, D. (1988, p.90)... *Op. cit.* ... CHRISTO, M. C. V. (1994, p.74)... *Op. cit.*

<sup>469</sup> PASSAGLIA, L. A. P. (1982, p.54)... *Idem.* LESSA, J. (1985, p.271)... *Op. cit.*

<sup>470</sup> LESSA, J. (1985, p.272)... *Idem.*

<sup>471</sup> OLENDER, Marcos. (2011, p.54 – 55)... *Op. cit.*

<sup>472</sup> Com a reforma do Parque Halfeld, esse espaço se transformaria na grande atração local. O jardim era cercado por gradis e adotava um estilo paisagístico inglês. Seu projeto assemelhava-se a outros jardins como o do Campo de Santana, o Passeio Público, e os Jardins da Quinta da Boa Vista no Rio de Janeiro. O projeto

do Cristo Redentor, o Prédio da Prefeitura, da Escola Normal, do Cine Teatro Central e o Colégio Grambery, além da Igreja do Rosário e o Edifício Santa Helena<sup>473</sup>.

Quanto a Alfandega da cidade (1893), foi construída pelo Estado para controlar e fiscalizar a entrada e saída de produtos. O entroncamento do setor de transportes e a consolidação da cidade como entreposto comercial transformavam o município em um ponto estratégico para a instalação do fisco, mantendo suas atividades até o final da década de 1920, quando foi transferida para Belo Horizonte<sup>474</sup>. Sua instalação refletiria a importância da cidade frente ao panorama econômico e produtivo do Estado.

A instalação dos diversos fixos produtivos nesse local consagraria a mudança da paisagem urbana do município e acima de tudo, sinalizava para uma nova cidade inserida na dinâmica do modo de produção capitalista industrial. Ao mesmo tempo em que se estabelecem eixos de concentração industrial, percebemos o aperfeiçoamento dos processos de segregação sócio-espacial, particularmente estruturado na constituição dos primeiros cortiços da cidade. Essa lógica excludente que marcou a cidade no final do século XIX definiu as formas de desenvolvimento e evolução do espaço urbano, persistindo inclusive esse modelo até os dias atuais.

A cidade desde o início se caracterizaria pela definição de espaços diferenciados, onde a Rua Direita (Avenida Rio Branco) era a sede da aristocracia local, com seus palacetes, prédios públicos e religiosos, o lócus da elite. Já as ruas transversais a esta primeira, que a ligavam com a Avenida Getúlio Vargas, eram marcadas pela concentração de estabelecimentos comerciais e industriais<sup>475</sup>.

A mudança na paisagem urbana seria marcante nos anos que se seguiam. Multiplicavam-se os apitos, as chaminés e os edifícios industriais com tijolos vermelhos aparentes, inspirados em grande parte numa arquitetura industrial europeia que, naquele momento eram vistas pela emergente burguesia capitalista, como sinônimos de desenvolvimento e modernidade. A importação de valores simbólicos cristalizada na materialidade da arquitetura urbana industrial contribuiria a identificação da cidade como a “Manchester Mineira”, como espaço moderno e passível de controle efetivo por parte das classes privilegiadas. Essa estratégia seguia intencionalmente um projeto de romper com a herança colonial das cidades mineiras, colocando esse espaço sob a égide do modo de

---

reproduzia uma doutrina espacial que buscava a construção de uma paisagem ideal, dentro dos parâmetros higienistas de embelezamento urbano, representando os anseios das classes dominantes na reprodução de valores ideológicos. Sobre o assunto ver: OLENDER, M. (2011, p. 60 – 62)... *Op. cit.*

<sup>473</sup> LESSA, Jair. (1985, p.272)... *Op. cit.*

<sup>474</sup> MIRANDA, S. R. (1990, p.127 – 128)... *Op. cit.*

<sup>475</sup> MIRANDA, S. R. (1990, *Apud.* OLENDER, M. 2011, p.53)... *Op. cit.*

produção capitalista onde as relações produtivas não seriam mais tencionadas pela apropriação do trabalho cativo. O valor simbólico da alcunha atribuída ao município pode ser vista dentro de um projeto modernizante conduzido pelas elites locais interessadas na inserção da indústria capitalista, e acima de tudo, em novas formas de exploração do trabalho fundamentadas no assalariamento e por consequência, no controle de uma classe proletária<sup>476</sup>.

Segundo Christo (1994, p.79)<sup>477</sup>, o projeto de modernização da cidade comandado pelas elites estava diretamente ligado a políticas educacionais, onde “(...) era preciso educar o trabalhador, é importante educar a cidade toda, mostrando as comodidades da civilização”. Como resposta a essa necessidade, surgiria a Academia de Comércio de Juiz de Fora, instituição educacional fundada como sociedade anônima, sendo o primeiro estabelecimento educacional no Brasil com a finalidade de formar comerciantes, banqueiros, diretores e empregados aos estabelecimentos comerciais e industriais. Sua instalação pode ser entendida como uma estratégia de legitimação da nova sociedade urbana da época, e acima de tudo, de sua elite interessada em formar os intelectuais que comandariam os futuros rumos políticos e econômicos da cidade<sup>478</sup>.

Dentro do projeto modernizante da cidade, cabe lembrar a importância dos grupos escolares na formação da massa proletária. Essa escola na verdade reproduzia as formas de controle econômico, social e político por parte das elites. Para o projeto da elite, a escola era necessária a formação do trabalhador, disciplinando seus hábitos e moralizando as condutas dos futuros trabalhadores<sup>479</sup>. Como vemos, essa escola tornou-se um instrumento de controle a favor de um projeto higienista moral, político e social, esperando manter o controle da classe trabalhadora e o *Status Quo* político e econômico da cidade.

Sem dúvida, os empreendimentos iniciados por Mascarenhas marcariam o início de um processo efetivo de desenvolvimento das forças produtivas do município. O processo de modernização, ligado diretamente aos interesses da elite local, produziria profundas mudanças na estrutura espacial, social, política e econômica da cidade. Essa elite local, formada por setores representativos da elite agrária e a nova burguesia industrial urbana definiriam os

---

<sup>476</sup> Sobre o assunto, ver: CHRISTO, M. C. V. (1994, p.77 a 80)... *Op. cit.*

<sup>477</sup> CHRISTO (1994)... *Idem.*

<sup>478</sup> CHRISTO (1994, p. 81)... *Idem.* A Academia de Comércio iniciou suas atividades em 1894. No final do século, passaria por dificuldades financeiras o que levaria a transferência da instituição para a administração religiosa. Foi doada a Congregação do Verbo Divino, no mesmo período da chegada de missionários redentoristas. Era objetivo da ordem, evangelizar a sociedade e doutrinar o povo buscando frear a expansão de doutrinas protestante, dos espíritas, dos maçons e dos liberais, difundindo a moralidade entre os pobres, afastando as famílias da margem do Paraíba, local conhecido desde os primórdios da definição do núcleo urbano como área boêmia, aproximando os homens de Deus e das fábricas. Constituiu-se assim, em uma estratégia maciça de controle social das classes menos favorecidas. Ver CHRISTO (1994, p. 86 a 100)... *Idem.*

<sup>479</sup> CHRISTO (1994, p.108 – 109)... *Idem.*

rumos de crescimento da cidade. Já Mascarenhas, como representante da elite burguesa e industrial, esteve diretamente envolvido em grande parte desse processo, participando da fundação de vários empreendimentos como na Cia. Construtora Mineira (1887), a Sociedade Promotora de Imigração (1887), o Banco Territorial e Mercantil de Minas (1887), a Cia. Mineira de Eletricidade (1888), a Cia. Têxtil Bernardo Mascarenhas (1888), o Banco de Crédito Real (1889), a Cia. Mineira de Juta (1893), além da Academia de Comércio (1894)<sup>480</sup>.

Podemos concluir que o plano de modernização da cidade, a partir do desenvolvimento do processo de industrialização, estaria ligado a um conjunto de fatores relacionados ao desenvolvimento de diferentes setores como o financeiro, dos transportes e comunicação, de produção de energia, da educação, saúde e saneamento, estes últimos ligados a ações desencadeadas pela Sociedade de Medicina e Cirurgia<sup>481</sup>.

Cabe lembrar também que a cidade do final do século XIX era marcada pela grande concessão de serviços a iniciativa privada, e estes, por serem controlados pela elite local, atendiam prioritariamente aos interesses das classes dominantes, não representando um processo de modernização integral, ou seja, fomentado a definição de espaços desiguais. Munford (1982, p. 461)<sup>482</sup>, ao estudar a evolução das cidades na história e sua apropriação pelo capital, entende que “(...) a cidade, desde o início do século XIX seria tratada não como uma instituição pública, mas como uma aventura comercial privada (...)”.

Quanto à evolução do espaço urbano, identificamos na década de 1890 a formação de um quarto vetor de crescimento a partir da drenagem das áreas alagadas da margem da ferrovia até o então Largo da Gratidão (Riachuelo). No mesmo ano, a Cia. Construtora Mineira, que era a proprietária de terrenos que se estendiam do Largo da Gratidão até a parte baixa da Rua Benjamim Constant, parte da Avenida Rio Branco e Rua Roberto de Barros, dá início ao processo de urbanização da região com intenso movimento de massa que objetivava o aterro das áreas pantanosas viabilizando sua comercialização. Planejava a Cia. construir dez ruas, quatro praças e duas avenidas. Uma delas seria a atual Avenida Francisco Bernardino margeando a linha do trem, além do prolongamento da extensão da Avenida Rio Branco no sentido norte<sup>483</sup>. Seria praticamente impossível descrever todas as intervenções realizadas sobre espaço urbana da época, e por esse motivo, nos atemos aos elementos mais marcantes e

---

<sup>480</sup> Ver quadro de atividades desenvolvidas por Mascarenhas em CHRISTO (1994, p.76)... *Op. cit.*

<sup>481</sup> CHRISTO (1994, p.58)... *Idem*

<sup>482</sup> MUNFORD, Lewis. *A Cidade na História: Suas Origens, Desenvolvimento e Perspectivas*. São Paulo: Martins Fontes, 1982.

<sup>483</sup> LESSA, Jair. (1985, p.257 – 259)... *Op. cit.*

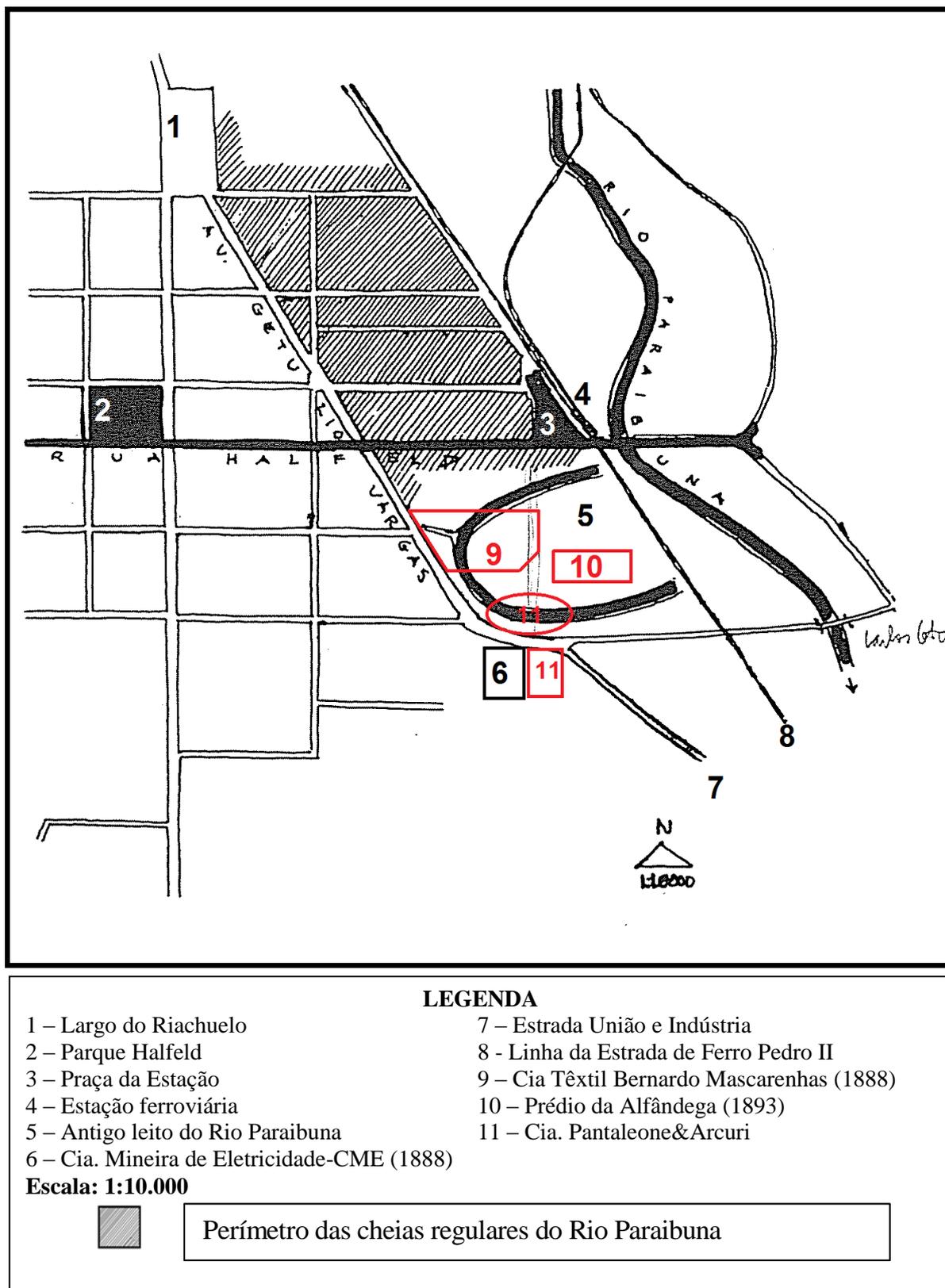
significativos do processo de expansão da malha urbana e das relações que se estabelecem em seu interior.

Complementando o aparato orquestrado pela elite local a fim de desencadear o processo de modernização do município, destacamos a articulação dos interesses empresariais associados em torno da fundação da Associação Comercial de Juiz de Fora (1896), “(...) aglutinando os interesses da classe comercial, industrial, da lavoura e das finanças” (CHRISTO, 1994, p.75)<sup>484</sup>.

Ao mesmo tempo, o processo de industrialização do período demandaria grande quantidade de mão de obra que seria suprida pela instalação da Sociedade Promotora de Imigração em 1888, sendo o município escolhido como sede da Hospedaria Horta Barbosa. Mascarenhas, associando-se a comerciantes e fazendeiros da região, propôs a criação da sociedade anônima com objetivo de angariar mão de obra farta e barata ao trabalho tanto na lavoura quanto na crescente indústria local. A chegada do contingente italiano representaria a segunda leva de imigrantes que ingressaram no município, contribuindo ao desenvolvimento do setor industrial além de compor a diversificação do setor de serviços, contribuindo com a expansão do mercado consumidor local.

---

<sup>484</sup> CHRISTO (1994)... *Op. cit.*



**FIGURA 26:** Parte da Planta da Cidade de Juiz de Fora (1884)

Fonte: Planta organizada e desenhada pelo Arquiteto Miguel Antônio Lallemond. Disponível em: PASSAGLIA (1982, p.64)... *Op. cit.*  
 Imagem adaptada pelo autor.

### 3.5 – Considerações Sobre os Grupos Étnicos no Espaço Urbano do Município de Juiz de Fora.

#### 3.5.1 – A Imigração Italiana.

O século XIX seria marcado por um conjunto de transformações que influenciaram diretamente o aporte demográfico do município e, em especial, da entrada de imigrantes compondo o setor produtivo da cidade. Além da primeira iniciativa de Mariano Procópio, com o recrutamento de imigrantes alemães a fim de atender a carência de mão de obra local, a cidade experimentaria nas últimas décadas do século XIX a um novo movimento demográfico, especialmente com a chegada de imigrantes italianos.

Podemos entender que o processo de entrada dos contingentes estaria vinculado a uma política de Estado frente à nova condição social e econômica que se instalava. A abolição crescente do trabalho cativo desde a promulgação das leis do Ventre Livre (1871) e dos Sexagenários (1884) afetariam os interesses de uma elite agroexportadora apoiada nesse modelo produtivo e que se apresentava em franco processo de expansão econômica. Além disso, a abolição da escravidão ocorreria em 1888 e um ano depois a Proclamação da República. Nessa fase, como vimos anteriormente, a Zona da Mata Mineira apresentava crescente e progressiva evolução da produção de café<sup>485</sup> e, ao mesmo tempo, as iniciativas industriais sobre o espaço urbano careciam ainda mais de recursos humanos ao desenvolvimento de suas atividades.

Nessa linha, Oliveira (1991, p.100)<sup>486</sup> afirma que:

A abolição da escravatura teve seus reflexos na implantação da política imigratória no Estado. A proclamação da República se deu em meio a uma conjuntura econômica bastante complexa, exigindo providências urgentes. Os duros reflexos da abolição já estavam sendo sentidos através da carência, cada vez mais acentuada, de braços. A introdução de mão de obra livre imigrante se impunha como única alternativa, já que os muitos libertos estavam abandonando suas fazendas e o trabalhador nacional livre e pobre, sempre à margem da grande lavoura, estava integrado em sua própria economia de pequenas roças, com produção de subsistência ou ligado a algumas atividades urbanas.

---

<sup>485</sup> Ver: Quadro 01: Média quinquenal da produção de café de Minas Gerais (1850 / 1924).

<sup>486</sup> OLIVEIRA, Mônica Ribeiro de. (1991)... *Op. cit.*

Afirma ainda a autora que, com a instituição do federalismo, cada Estado deveria buscar formas específicas a solucionar o problema da mão de obra. Essa intervenção do Estado na definição dos padrões de desenvolvimento da imigração nacional se constituiria no que chamou de “imigração subvencionada”, retirando dos fazendeiros a responsabilidade em arcar com os gastos de transporte e hospedagem dos contingentes<sup>487</sup>.

Aproveitando-se da conjuntura, Bernardo Mascarenhas se associou a outros fazendeiros e industriais da região e fundou em 1887 a Sociedade Promotora de Imigração com objetivo de introduzir imigrantes na Província. Era sem dúvida, uma estratégia planejada diante da conjuntura nacional, buscando garantir a constituição de uma mão de obra farta e barata que atendesse as demandas regionais e em especial, a seus interesses industriais. No ano seguinte, seria assinado contrato entre o Governo Provincial e a Sociedade Promotora para a introdução de 30.000 imigrantes, sendo 8.000 no primeiro ano e no período de 1889 e 1890, mais 22.000. Entretanto, no final de 1889, alcançava um número bem aquém do estipulado, chegando a 9.854 imigrantes, dos quais, apenas um terço se fixou em Minas<sup>488</sup>.

Com o objetivo de alojar e abrigar os imigrantes no período de sua chegada até a definição de seus contratos foi construída em Juiz de Fora a Hospedaria de Imigrantes (1888), conhecida como Hospedaria Horta Barbosa. Sua instalação se deu em terras doadas pelo então proprietário da Fazenda Tapera, o Sr. Custódio Tristão, na margem esquerda do Rio Paraibuna, no local em que hoje encontramos a sede do 2º Batalhão de Polícia Militar, atual Bairro de Santa Terezinha. Sua estrutura seria destinada a receber até 400 imigrantes, entretanto, sua capacidade física ficava comprometida tendo em vista os significativos contingentes que chegavam em números cada vez maiores. Na verdade, a hospedaria não tinha condições de acomodar a todos, sendo dotada de apenas três banheiros e quatro fontes de água, tornando as condições de acomodação do local extremamente insalubre<sup>489</sup>.

Parece-nos claro a intensão da elite em definir o espaço para a constituição da hospedaria em um local distante do centro urbano, afastando da paisagem urbana a real condição deplorável de suas instalações.

A hospedaria deveria estar vazia a cada dez dias<sup>490</sup>, o que na verdade não ocorria devido à presença de grupos pertencentes à mesma família ou da mesma localidade natal<sup>491</sup> e que não desejavam se separar, além daqueles que não acertavam contrato com nenhum patrão

---

<sup>487</sup> OLIVEIRA, Mônica Ribeiro de. (1991, p.95)... *Idem*

<sup>488</sup> GIROLETTI, Domingos. (1988, p.66)... *Op. cit.*

<sup>489</sup> LESSA, Jair. (1985, p.210)... *Op. cit.*

<sup>490</sup> LESSA, Jair. (1985, p.211)... *Idem*

<sup>491</sup> OLIVEIRA, M. R. (1991, p.106)... *Idem.*

e engrossavam o contingente da casa. Logo o acúmulo de imigrantes já era preocupante, chegando a hospedar 2.000 pessoas em um local com péssimas condições de higiene e pouca água. O que mais preocupava nesse momento era a possibilidade de uma epidemia motivada pelas baixas condições de salubridade e higiene.

Existia um projeto de apoio à captação de imigrantes, estimulados por promessas do Governo que lhes garantia a hospedagem gratuita por um período de dez dias, passagem e frete para a bagagem, além de uma quantia de 90 mil réis por pessoa com idade superior a 12 anos que se empregasse. Ainda previa o pagamento de uma quantia equivalente a 100 mil réis por casa construída por fazendeiro com objetivo de abrigar colonos<sup>492</sup>. Apesar dessa política prioritariamente buscar fornecer mão de obra a lavoura, no caso de Minas o caminho parece ter sido um pouco diferente. Vários fatores contribuíram para essa condição, como a dificuldade por parte dos imigrantes em adquirir terras, o desrespeito e despreparo dos fazendeiros para lidar com os novos funcionários em um regime de trabalho remunerado, inadimplências por parte dos fazendeiros além dos baixos salários pagos na região em comparação ao Estado de São Paulo<sup>493</sup>. Existia na verdade um grande desinteresse por parte dos imigrantes em se fixar em Minas quando comparado com São Paulo que oferecia maiores facilidades de acesso a terra e de estabelecimento em áreas urbanas<sup>494</sup>.

Quanto à fixação da Hospedaria no município de Juiz de Fora, esta poderia ser explicada pela própria condição que consagrou a cidade como entreposto comercial do Estado. Por ser atendida pela malha ferroviária, possuía facilidade no deslocamento e distribuição dos contingentes além de sediar a Inspetoria Geral de Imigração (1888), órgão de fiscalização que tinha a finalidade de estabelecer as normas de funcionamento da hospedaria<sup>495</sup>. As péssimas condições da Hospedaria, aliado a não concretização das metas estipuladas contratualmente, levaram-na ao fechamento em 1889, tendo suas atividades reiniciadas apenas no ano de 1895, com uma nova organização.

Nesse período, era uma preocupação das elites regionais definir o tipo de trabalhador necessário ao desempenho das atividades. Essa preocupação se justificava na necessidade de se compor uma mão de obra já adaptada à disciplina do trabalho, buscando assim, trabalhadores agrícolas ou com ocupação comprovada, e que preferencialmente fossem casados, restringindo-se a entrada de artistas, desocupados e aventureiros<sup>496</sup>. Os indivíduos

---

<sup>492</sup> GIROLETTI, Domingos. (1988, p.66)... *Op. cit.*

<sup>493</sup> GIROLETTI, Domingos. (1988, p.67)... *Idem.*

<sup>494</sup> CRISTO, M.C.V. (1994, p.98)... *Op. cit.*

<sup>495</sup> OLIVEIRA, M. R. (1991, p.97)... *Op. cit.*

<sup>496</sup> CRISTO, M.C.V. (1994, P.104)... *idem.*

solteiros eram considerados instáveis e por isso, discriminados desde o processo de aliciamento na Europa. Ao contrário, a família atendia ao projeto modernizante desencadeado pela elite local, sendo a unidade familiar vista como “(...) a melhor escola possível para formar trabalhadores submissos” (CHRISTO, 1994, P.105)<sup>497</sup>.

Segundo dados levantados por (OLIVEIRA, 1991)<sup>498</sup>, no período entre 1882 e 1884, isto é, anterior à fundação da Associação Promotora de Imigração e da Inspetoria Geral dos Imigrantes, 70.624 imigrantes aportaram no Rio de Janeiro, destes, uma pequena parcela de apenas 5% teria tomado como destino a Província das Minas. Já no período compreendido entre 1886 e 1887, dos 77.276 imigrantes que chegaram ao país, somente 2,6% se estabeleceriam em Minas <sup>499</sup>. Já no período compreendido entre 1894 e 1897, chegariam ao Estado 70.813 imigrantes, sendo que desse total, 65.153, ou 92%, eram italianos<sup>500</sup>. Para o mesmo período compreendido entre 1894 e 1897, passariam pela Hospedaria Horta Barbosa cerca de 49.873 imigrantes; desse total, aproximadamente 89% era composto por imigrantes de origem italiana.

Para Christo (1994, p.105)<sup>501</sup>:

A imigração, ao contrário das expectativas dos contratantes, será marcada por um processo de resistência. Os imigrantes omitiam a real ocupação (ou desocupação) aos recrutadores na Europa, aqui chegando, não assinavam o contrato final ou, simplesmente, fugiam ao seu trabalho de destino. Há relatos de imigrantes que chegavam à Hospedaria Horta Barbosa e exigiam ver as fazendas antes de assinarem os contratos finais. Geralmente os fugidos se dirigiam para o Rio ou São Paulo

Na verdade, era uma preocupação da elite local promover um processo de incorporação de mão de obra que atendesse aos seus interesses particulares, o que significaria condicionar as classes sociais subalternas para que pudessem ser controladas, sujeitando-as aos ditames do capital. Esse processo passaria pela educação do povo sob os parâmetros de formação definidos pela própria elite, sendo essa política materializada na atuação dos grupos escolares que, nesse momento, assumiriam uma nova função. Era necessário descartar os conhecimentos populares, buscando sim o disciplinamento dos hábitos e a moralização dos futuros trabalhadores. Dessa forma, dentro do projeto modernizante instaurado pela elite,

---

<sup>497</sup> *Idem Ibidem.*

<sup>498</sup> OLIVEIRA, M. R. (1991)... *Op. cit.*

<sup>499</sup> OLIVEIRA, M. R. (1991, p.98)... *Idem.*

<sup>500</sup> OLIVEIRA, M. R. (1991, p.98 a 102)... *Idem.*

<sup>501</sup> CHRISTO, M. C. V. (1994)... *Op. cit.*

definia-se como estratégia política o controle social sob uma esfera ideológica e salutar de formação dos futuros trabalhadores<sup>502</sup>.

**QUADRO 11** - Entrada de Imigrantes em MG/ por nacionalidade (1894 – 1901)

Hospedaria Horta Barbosa

ANO	TOTAL	ITALIANOS	PORTUGUESES	AUSTRIACOS	ESPANHOIS	OUTROS
1894	4.554	4.410	132	12	-----	-----
1895	5.569	5.507	24	-----	38	27
1896	22.327	17.441	80	-----	1.812	2.991
1897	17.423	17.153	10	173	40	77
<b>Total Parcial</b>	<b>49.873</b>	<b>44.511</b>	246	185	1.890	3095
<b>%</b>	<b>100</b>	<b>89,24%</b>	0,49%	0,37%	3,78	6,20%
1898	2.029	1.917	106	-----	3	3
1899	661	650	-----	2	-----	9
1900	5	4	-----	1	-----	-----
1901	14	14	-----	-----	-----	-----
<b>Total</b>	<b>52.582</b>	<b>47.096</b>	352	188	1.893	3.107
<b>%</b>	<b>100</b>	<b>89,56%</b>	0,66%	0,35%	3,60%	5,90%

FONTE: MONTEIRO, Norma de Goes. *Imigração e Colonização em Minas Gerais*. Apud OLIVEIRA, Mônica Ribeiro de. (1991, p.106)... *Op. cit.*

Adaptado pelo Autor.

Quanto à entrada e fixação dos imigrantes na esfera local, alguns pontos merecem ser abordados. Já afirmamos que de forma geral, a Província das Minas não seria interessante a grande parte dos recém-chegados, entretanto, não se poderia descartar a imensa contribuição daqueles que se fixaram na região. Na verdade, grande parte dos imigrantes tinham ambições de se tornarem proprietários e não empregados, o que de certa forma, em uma cidade em que se expandiam as relações comerciais e industriais era um ponto positivo.

O trabalho de Mônica Ribeiro de Oliveira<sup>503</sup> nos parece extremamente elucidativo quanto ao padrão de ocupação dos imigrantes sob a esfera regional. Analisando o movimento de saída de imigrantes da Hospedaria Horta Barbosa no período de 1896 a 1906, concluiu que do total de 24.572 imigrantes, formados em sua maioria absoluta por italianos, apenas 2.804 se fixariam no município de Juiz de Fora, ou seja, cerca de 11,% do total. Aproximados 68%

<sup>502</sup> Sobre o assunto, ver: CHRISTO, M. C. V. (1994, p. 105 – 137)... *Op. cit.*

<sup>503</sup> OLIVEIRA, Mônica Ribeiro de. (1991, p.107 a 111)... *Op. cit.*

destinaram-se a outras regiões do Estado dedicando-se a produção de gêneros característicos dessas áreas ou inserindo-se no mercado de construção da nova capital de Minas (Belo Horizonte - 1893); além disso, uma pequena parcela desse total se fixaria nas fazendas cafeeiras da Zona da Mata Mineira. Do volume total analisado, menos de 1% tomaria como destino outros Estados e cerca de 20% não se conseguiu coletar informações precisas.

Segundo a autora<sup>504</sup>, esses 20 % que saíram sem destino declarado, possivelmente foram aliciados ilegalmente para contratos em outros Estados, o que seria pertinente, tendo em vista as condições já expostas do mercado de trabalho paulista, muito mais interessante à inserção da mão de obra imigrante. Do total de 2.804 imigrantes que optaram por Juiz de Fora, 1.253 destinaram-se a zona rural e 1551 a zona urbana da cidade, sendo que 88% desse total se estabeleceu de forma espontânea. Podemos apreender que, a Zona da Mata, seria a única região de Minas que poderia atrair o imigrante para a lavoura, tendo em vista a expansão da produção nas últimas décadas do século XIX, porém isso não ocorreria. Como entreposto regional e centro comercial e industrial, a cidade reunia outros atrativos a fixação, tornando-se local interessante ao desenvolvimento de atividades comerciais e industriais por aqueles que detinham alguma qualificação profissional.

Podemos concluir então que, a maior parte dos imigrantes buscou se estabelecer no espaço urbano da cidade, por ser esse espaço mais atrativo ao desenvolvimento de atividades artesanais, comerciais e industriais. O maior exemplo da inserção do imigrante na esfera produtiva industrial local pode ser observada na constituição da Cia. Pantaleone & Arcuri.

Quanto às atividades de natureza urbana, 58% dos italianos se dedicavam a atividades comerciais e, cerca de 21%, dedicaram-se a atividades artesanais em pequenas oficinas e manufaturas que não se distinguiam muito daquelas fundadas anos antes pelos colonos alemães<sup>505</sup>. Em 1883, já existiam três unidades fabris italianas, alcançando a marca de doze unidades entre os anos de 1921 e 1925<sup>506</sup>, estas reunindo um total de 55 proprietários, ou 4% do contingente italiano radicado no núcleo urbano.

Podemos compreender que o processo de inserção dos imigrantes italianos se deu em momento propício ao desenvolvimento de atividades urbanas e industriais, o que muito colaboraria com a dinamização da cidade a partir da ampliação do mercado consumidor e da mão de obra local. Ao mesmo tempo, o tipo de imigrante que se instalava era aquele que detinha certo conhecimento técnico, indispensável ao desenvolvimento de atividades

---

<sup>504</sup> OLIVEIRA, M. R. (1991, p.109 a 111)... *Op. cit.*

<sup>505</sup> OLIVEIRA, M. R. (1991, p. 116 a 118)... *Idem.*

<sup>506</sup> OLIVEIRA, M. R. (1991, p. 119)... *Idem.*

produtivas artesanais e industriais. Sua participação no desenvolvimento industrial pode ser evidenciada então sob duas perspectivas; uma primeira no que tange a abertura de pequenas manufaturas e indústrias, dinamizando o mercado urbano, e por outro lado, constituindo a mão de obra qualificada a atividade industrial, fomentando o aumento do consumo e a complexificação da economia diante das novas relações de trabalho assalariadas.

Seria importante ressaltar que, o comportamento da produção cafeeira, nas primeiras décadas do século XX iria implicar na própria dinâmica de concentração dos trabalhadores nas áreas urbanas. Com o envelhecimento das lavouras e a crise do preço do café no mercado internacional, a Zona da Mata sul começava a se ver esvaziada no mesmo ritmo em que a produção se expandia para o nordeste da região. Como vimos anteriormente, o decréscimo da produção da Zona da Mata sul não significaria a redução da produção geral da região, permanecendo ainda como principal centro produtor do Estado. Na verdade, apontamos para um novo eixo de expansão da lavoura que esvaziava o espaço agrário do entorno da cidade de Juiz de Fora. Isso não significaria que a cidade pararia de crescer, pelo contrário, agora assumindo funções comerciais e industriais, transformara-se no lócus da produção capitalista reflexo de um projeto modernizante de uma elite local.

A “*Manchester Mineira*” continuava a crescer, atraindo investimentos e acima de tudo, transformando-se em ambiente propício para a inserção dos imigrantes. No capítulo IV teremos oportunidade de discutir melhor o comportamento tanto da indústria quanto do setor agroexportador nas primeiras décadas do século XX.

### **3.5.2 – Os Negros em Juiz de Fora**

Seria complexo analisar toda a relação estabelecida entre os grupos de afrodescendentes e a cidade de Juiz de Fora. Podemos inferir que a entrada do negro na região ocorrera muito antes da própria constituição do município enquanto unidade administrativa, servindo como mão de obra cativa nas primeiras fazendas que se estabeleceram com a doação das sesmarias. Além disso, atendiam ao próprio processo de transporte de cargas tanto pelo Caminho Velho das Minas quanto pelo Caminho Novo que cortava a Zona da Mata sul.

O processo de incorporação produtiva da região, tendo o café como seu principal produto, transformaria a Zona da Mata no grande centro aglutinador de mão de obra cativa, especialmente com a retração da atividade mineradora que liberava parcela significativa desse

contingente a aplicação em diferentes atividades. Ao mesmo tempo, o tráfico interno e interprovincial de escravos, inundava a região de braços necessários à expansão da nova atividade.

Não seria um erro afirmar que a cidade nasceu escravista, tendo em vista que a elite local era prioritariamente formada por fazendeiros que detinham o controle não apenas sobre suas terras, mas sobre toda a sociedade da época. A apropriação do trabalho escravo cresceria na mesma proporção do desenvolvimento da produção de café, sendo “par e passo”, resultados de uma política de Estado, monárquico e escravista.

A importância do desenvolvimento e expansão produtiva do café, com a incorporação da Zona da Mata poderia ser percebida pela própria concentração de escravos que levaram Minas Gerais a se tornar, ainda no século XIX, a maior província escravista do País<sup>507</sup>. Nesse período, a cidade de Juiz de Fora, já constituída como entreposto comercial, concentrava grande parte dessa população, transformando-se em um centro regional escravocrata. O impulso da economia cafeeira contribuiria para o aporte demográfico da região, além disso, a crescente demanda para a realização de obras como a construção da Estrada União e Indústria e da Estrada de Ferro Pedro II consumiria o trabalho de milhares de cativos.

Nesse sentido e de acordo com Oliveira (2000, p.55)<sup>508</sup>:

A grande Concentração de cativos em Juiz de Fora, incorporados nas lavouras cafeeiras na zona rural ou na realização de diversos serviços no núcleo urbano, marca a composição da hierarquia sócio-econômica local, refletindo profundamente na sua formação cultural. Entre as centenas de imigrantes europeus e aqueles “nacionais”, originários da mistura de raças que caracteriza o povo brasileiro, destaca-se a forte presença negra, vinculada às correntes do cativo. Mesclados aos demais grupos sociais formadores da identidade local, os negros reagiram e resistiram à exploração a que eram submetidos, negando a condição de instrumentos de trabalho e se impondo enquanto sujeitos ativos.

Podemos afirmar que a expansão da cultura cafeeira colocaria o país na pauta econômica capitalista mundial, trazendo consigo a evolução técnica necessária a garantir a ampliação do sistema produtivo. Essa evolução pode ser percebida a partir do aprimoramento do sistema de transporte rodoviário e ferroviário. Ao mesmo tempo, esse crescimento seria garantido pela apropriação da força de trabalho compulsório, necessário ao desenvolvimento

---

<sup>507</sup> OLIVEIRA, Mônica Ribeiro de. *Famílias Solidárias e desafios urbanos: os negros em Juiz de Fora*. In: BORGES, Célia Maia. *Solidariedades e Conflitos: História de Vida e trajetórias de grupos em Juiz de Fora*. Juiz de Fora, Ed. UFJF, 2000, p. 54.

<sup>508</sup> OLIVEIRA, M. R. (2000)... *Idem*.

das atividades produtivas. Entendemos então que, o próprio processo de desenvolvimento capitalista do país estava intimamente relacionado aos interesses definidos pela elite agrária. Ou seja, ao mesmo tempo em que a economia nacional era inserida na economia capitalista mundial, preservava em seu interior uma estrutura social, política e econômica escravista. A abolição da escravidão afetaria diretamente essa estrutura, inserindo a mão de obra remunerada como necessária a transição econômica capitalista. Essa nova condição colocava o país na situação de se tornar consumidor efetivo dos produtos internacionais a partir da expansão do mercado consumidor, o que era extremamente interessante ao capital inglês, nosso maior parceiro comercial no período.

Como dissemos Juiz de Fora concentrava grande parte da população cativa da Zona da Mata, além de ser o principal produtor de café da região. Segundo dados elaborados por (GUIMARÃES, 2006)<sup>509</sup>, em 1853 a população cativa era de 16.428, equivalente a 2/3 da população total do município. No ano de 1873, essa população chegaria a marca de 19.351 almas, e em 1886, pouco antes da abolição, chegaria a 20.905 escravos.

O final da década de 1880 traria uma nova dimensão ao trabalho regional. O fim da escravidão, devido a diferentes fatores de ordem interna e externa, alteraria diretamente a estrutura de produção que passaria a depender da mão de obra assalariada para se concretizar. Já se discutia há algum tempo os possíveis impactos da abolição a economia regional, sendo então estipuladas estratégias que garantissem a manutenção da mão de obra. Como vimos, a solução encontrada foi o estímulo à política de imigração subvencionada pelo Estado, ou seja, retirando dos fazendeiros o ônus do recrutamento e importação de trabalhadores.

Entretanto, em Minas essa política não se efetivou com a mesma força que se desenvolveu em outras Províncias. Como o Estado concentrava grande parte da mão de obra cativa e, diferente de São Paulo, não apresentava expansão das lavouras no mesmo ritmo, não demandaria naquele momento de grande efetivo de imigrantes para a produção cafeeira. Em Minas, o espaço agrário para o imigrante não era grande, os próprios fazendeiros demonstravam a preferência pela contratação de ex-escravos, o que de certa forma contribuiu para a fixação de grande parte desse grupo nas áreas rurais<sup>510</sup>.

A inserção do negro na zona urbana da cidade ocorreu de forma diferente do que se verificou em outros centros como Rio de Janeiro. Como grande parte do contingente de ex-escravos permaneceu no campo, a cidade se transformou em ambiente fértil e atrativo a fixação do imigrante. Esse comportamento dos recém-libertos e seus descendentes sofreria

<sup>509</sup> GUIMARÃES, Elione Silva. (2006, p.44)... *Op. Cit.*

<sup>510</sup> OLIVEIRA, M. R. (2000, p.62 – 63)... *Op. cit.*

alteração somente a partir da década de 1920, quando ocorreu a redução da produção de café na Zona da Mata sul e seu progressivo deslocamento em direção ao nordeste do Estado. O esvaziamento das lavouras levou ao deslocamento desses grupos em direção ao espaço urbano, em busca de melhores condições de vida, moradia e trabalho. (OLIVEIRA, 2000)<sup>511</sup>,

Processa-se um movimento tardio de fixação do negro na zona urbana. (...), o espaço urbano não oferecia mais espaço para sua intrusão. A saída encontrada foi em direção a periferia, levando a formação de bairros inteiramente negros, como verdadeiras ilhas em torno da área central. Surgem bairros como o São Benedito (antigo Arado) e Dom Bosco (Serrinha), (...). (OLIVEIRA, 2000, p.65)<sup>512</sup>... *Op. cit.*

Ficaria claro que nos primeiros anos após a abolição da escravidão, seria interessante para grande parte dos negros permanecer nas fazendas, agora sob novas formas de trabalho, além da possibilidade de acesso a pequenas parcelas de terra para o cultivo de produtos destinados ao sustento das famílias. Ao mesmo tempo, para os fazendeiros a manutenção desses grupos interessava, pois já estariam acostumados com a lida dura do campo. Seria sem dúvida uma estratégia que mantinha o controle social nas mãos da elite agrária, não excluindo a existência de conflitos de interesses que eram duramente reprimidos. Já o espaço urbano não se constituía em um ambiente atrativo para os recém-libertos, tendo em vista o desconhecimento de técnicas de produção industrial, além da presença de imigrantes e da própria discriminação enfrentada<sup>513</sup>.

Na verdade, o ambiente urbano oferecia poucas oportunidades a esses grupos, restando-lhes apenas ocupações informais. Dedicavam-se ao comércio ambulante, vendendo legumes, verduras, cestos, balaios, carne de porco, galinhas; atuavam também como engraxates, carroceiros, e operários da construção civil. Já as e as mulheres, trabalhavam como cozinheiras e lavadeiras<sup>514</sup>.

Esses grupos que optaram em se estabelecer na cidade materializariam territorialidades específicas, demarcadas e segregadas do restante do espaço urbano. Essa territorialidade específica pode ser aferida na constituição de bairros negros ou nos espaços de sociabilidade, apartados do movimento progressivo e modernizante planejado pela elite industrial. De

<sup>511</sup> OLIVEIRA, M. R. (2000, p.65)... *Op. cit.*

<sup>512</sup> *Idem Ibidem.*

<sup>513</sup> Sobre o assunto, ver: ALMEIDA, Patrícia Lage de. *Elos de Permanência: O lazer como preservação da memória coletiva dos libertos e de seus descendentes em Juiz de Fora no início do século XX*. Juiz de Fora: EDUFJF, 2008.

<sup>514</sup> OLIVEIRA, M. R. (2000, p.73)... *Idem.*

acordo com Guimarães (2006, p.75)<sup>515</sup>, “(...) o Largo do Riachuelo e a Rua Santa Rita eram especialmente focos de atenção da imprensa e da polícia”, relatando cotidianamente a presença de embriagados, brigas e delitos diversos. A Rua Santa Rita concentraria a área de baixo meretrício, e o Largo do Riachuelo o local de reunião e encontro de cativos e libertos.

Ao optar em deixar as fazendas e mudar para a cidade, os negros podiam contar apenas com a solidariedade dos que escolheram o mesmo caminho. Os locais de lazer eram na verdade os locais de socialização dos grupos ligados por identidades fraternas e onde buscavam fortalecer as redes de amizade. Esses locais eram os botequins, biroskas e os bordéis, que constantemente sofriam a repressão dos agentes de fiscalização policial. Para a elite, esses espaços eram considerados como ambientes da vadiagem e da desordem, sendo reprimidos muitas vezes com violência. Na verdade, existia uma preocupação por parte da elite em normatizar o espaço urbano, dentro dos parâmetros definidos no próprio projeto de modernização da cidade. (ALMEIDA, 2008)<sup>516</sup>.

Enquanto a elite se divertia nos saraus, bailes e teatros, a preocupação com os libertos que circulavam o centro da cidade aumentava. Nas casas de tavolagem e nas espeluncas, os batuques incomodavam, pois tais espaços eram os preferidos para a “vadiagem”. A Rua do Capim, Botanágua, Lamaçal, Morro de Santo Antônio, Cresotagem e Tapera formavam um cinturão cultural no entorno da cidade, onde se concentrava em arruaças o maior número de negros (...). (ALMEIDA, 2008, p.57 – 58)<sup>517</sup>... *Op.cit.*

Ainda segundo (ALMEIDA, 2008)<sup>518</sup>, o processo de inserção dos negros na sociedade da época seria facilitado pelos ambientes de festas públicas e religiosas. Eram esses os espaços capazes de aproximar os libertos aproximando-os da sociedade urbana da época. Ao contrário dos espaços de convivência como biroskas e botequins, esses espaços eram abertos a todos, sendo normatizados quase sempre por regras rígidas de conduta e comportamento. Ao mesmo tempo, eram esses os espaços considerados propícios ao estreitamento das relações graças à relativa informalidade das reuniões. Podemos entender então que, existia uma liberdade vigiada frente ao padrão definido pelas elites locais e dentro do desenvolvimento do projeto urbano da cidade, produzido diante de uma rede de controle social.

---

<sup>515</sup> GUIMARÃES, E. S. (2006)... *Op. cit.*

<sup>516</sup> ALMEIDA, Patrícia Lage de. (2008, p. 53 a 70)... *Op. cit.*

<sup>517</sup> *Idem Ibidem.*

<sup>518</sup> *Idem Ibidem.*

### 3.5.3 – Os Sírios e Libaneses.

Muito embora o número total desses imigrantes seja pequeno quando comparado aos alemães e italianos, não poderíamos deixar de citar suas contribuições específicas ao processo de dinamização do comércio da cidade. Fica claro que, por não se constituírem em uma expressiva colônia, foram em grande parte deixados de lado nas análises historiográficas tradicionais da cidade. Existia na verdade, uma preocupação em reproduzir a ideia do “mito do imigrante industrial”, construído em torno das comunidades germânicas e italianas. Na maioria das vezes, figuram apenas como personagens da cidade, sendo citados como proprietários “turcos” ou “árabes” de pequenos estabelecimentos comerciais ou mascates.

Os libaneses começaram a chegar à cidade no final do século XIX, com o objetivo idêntico ao dos demais grupos que aqui aportaram na busca por melhores condições de vida. Já os imigrantes sírios começariam a chegar por volta de 1913, seguindo o mesmo caminho de seus antecessores. Nesse período, a Síria e o Líbano estavam sobre o domínio do Império Turco Otomano que ocupava a região desde o século XVI, e por lá permaneceriam até 1925. Seus habitantes eram submetidos a rígidas cargas tributárias e a péssimas condições de transporte e comunicação, servindo estes fatores como estímulo ao movimento migratório. A dominação turca na região fez com que se difundisse a falsa ideia da generalização da origem desses grupos, comumente chamados no Brasil de turcos ou árabes <sup>519</sup>.

Nesse momento, entre o final do século XIX e início do século XX, Juiz de Fora se apresentava como um espaço propício ao desenvolvimento de atividades comerciais, tendo em vista a dinamização do núcleo urbano e a crescente expansão do mercado consumidor local. Além disso, a proximidade com a capital Rio de Janeiro e a presença do entroncamento rodoferroviário estimulava o desenvolvimento de suas atividades como mascates. Nessa função, realizavam a constituição de um elo comercial entre o campo e a cidade, além de importar a maior parte das novidades que surgiam no comércio dos grandes centros do país <sup>520</sup>.

Atuando como mascates, essa atividade sempre vista como temporária, conseguiam acumular poupanças de forma mais rápida do que nas outras atividades disponíveis no momento, permitindo aos imigrantes ingressar no mercado comercial a partir da fixação de

---

<sup>519</sup> ALMEIDA, Ludmilla Savry. *Sírios e Libaneses: redes familiares e negócios*. In: BORGES, Célia Maia. *Solidariedades e Conflitos: História de Vida e trajetórias de grupos em Juiz de Fora*. Juiz de Fora, Ed. UFJF, 2000, P. 184 a 185.

<sup>520</sup> ALMEIDA, L. S. (2000, p.191)... *Idem*.

pequenas lojas e armarinhos. Esse período seria fundamental para a constituição do caráter empreendedor do grupo, diante das possibilidades que se abriam.

Segundo Ludmilla Almeida (2000, p.195)<sup>521</sup>, já em 1896, a Associação Comercial da cidade solicitava da administração pública medidas de fiscalização mais efetivas contra a atuação de mascates turcos que, “(...) sem a devida licença, estavam mascateando, o que causava sérios danos e enormes prejuízos a todo o comércio local (...)”. O levantamento feito no início da década de 1890 não apontava nenhum estabelecimento constituído por sírios ou libaneses, entretanto, na primeira década do século XX, seriam fundadas diversas casas comerciais concentradas principalmente na área central da cidade. Eram abertos armarinhos, lojas de tecido e miudezas, mercados de gêneros alimentícios e de secos e molhados. Até o final da década seriam relacionados 348 sírios e libaneses no comércio local<sup>522</sup>.

O processo de entrada desses imigrantes cresceria nas primeiras décadas do século XX, em especial nos períodos posteriores as grandes guerras mundiais, alcançando seu ápice entre os anos de 1928 e 1932. Para (ALMEIDA, 2000)<sup>523</sup>, a entrada de imigrantes acompanharia um ritmo crescente a partir de 1913, sofrendo redução no período da Segunda Guerra mundial, e posteriormente retornando a sua trajetória crescente.

Em Juiz de Fora, eles dividiam o espaço com outros comerciantes estrangeiros, (...). A sua escolha do espaço não é aleatória, mas sim estratégica, pois lá se localizava o centro nefrálgico do comércio da cidade, sobretudo pela proximidade com a estação ferroviária, que trazia sempre consumidores das regiões vizinhas com, tempo limitado para se deslocarem; pois, em cerca de duas horas, o trem para suas localidades partia de volta. A área também era de fácil acesso aos moradores da cidade. (ALMEIDA, L. S; 2000, p.201)<sup>524</sup>.

Essa localização comercial coincidiria com a própria definição residencial. Era comum serem edificadas as casas na parte superior ou nos fundos dos estabelecimentos comerciais. Quando muito, residiam no entorno próximo, contribuindo assim para o adensamento populacional da porção central da cidade. Ao que podemos aferir, essa característica seria comum em outros centros urbanos onde esses imigrantes se instalaram. O mesmo fenômeno teria ocorrido no Rio de Janeiro, em especial nas Ruas Buenos Aires e da Alfândega, e em São Paulo na Rua 25 de Março<sup>525</sup>.

<sup>521</sup> ALMEIDA, L. S. (2000)... *Op. cit.*

<sup>522</sup> ALMEIDA, L. S. (2000, p.196)... *Idem.*

<sup>523</sup> *Idem Ibidem*, p.196 a 197.

<sup>524</sup> *Idem Ibidem.*

<sup>525</sup> *Idem Ibidem*, p.200.

### 3.6 – A Reforma Urbana e as Políticas de Saúde e Saneamento

*“Residimos aqui sobre um vulcão que aguarda apenas oportunidade para derramar o terror, a desolação, e a morte sobre esta florescente e rica povoação”.*<sup>526</sup>

Essa advertência realizada pelo Dr. João Penido reflete a preocupação da elite local quanto à possibilidade de ocorrência de epidemias na cidade. Desde sua fundação, o município já havia enfrentado problemas relacionados à saúde pública com a ocorrência de enfermidades epidêmicas tais como a cólera, o tifo, a febre amarela e a varíola.

A primeira referência a um surto epidêmico ocorreu na década de 1850, período que coincidiu com a fundação do município, quando foram registrados diversos casos de cólera. Nessa época, afirmava-se que a causa das enfermidades estariam relacionadas à chegada dos imigrantes, as condições sanitárias do município e ao fato da cidade estar na rota de entrada da Província, o que facilitaria a proliferação de doenças que advinham do Rio de Janeiro<sup>527</sup>.

Esse primeiro evento epidêmico serviria de alerta para a municipalidade, muito embora seus impactos sobre o núcleo urbano tivessem sido pequenos. As vítimas da moléstia eram em grande parte formada por negros cativos residentes na zona rural do município, sendo registrado apenas um caso na vila, o de um tropeiro que vinha de Petrópolis e que não morreu<sup>528</sup>. Mais tarde a cidade sofreria ainda com uma epidemia de tifo em 1871, de varíola em 1874, e entre 1894 e 1895, a cólera voltaria a atacar, vitimando grande número de imigrantes italianos que se concentravam na Hospedaria Horta Barbosa<sup>529</sup>. Sobre a hospedaria, em 1892 o Dr. Penido alardeava sobre os possíveis riscos do adensamento urbano promovido pela chegada cada vez maior de imigrantes que, segundo ele, “(...) representavam aglomerações perigosas a si e aos outros (...)”, dessa forma, representando sérios riscos ao desenvolvimento da cidade<sup>530</sup>.

<sup>526</sup> Advertência feita pelo Dr. João Nogueira Penido a comunidade médica da cidade justificando a necessidade de fundação da Sociedade de Medicina e Cirurgia de Juiz de Fora com intuito de inserir na pauta política municipal as questões de saúde e saneamento. LESSA, Jair. (1985, p.233)... *Op. cit.*

<sup>527</sup> CHRISTO, M.C.V. (1994, p.124)... *Op. cit.* Segundo a autora, no período existia na cidade apenas um médico e o Prédio da Câmara foi transformado em hospital destinado ao atendimento das vítimas. Têm-se ideia aí da fragilidade e do despreparo da cidade para lidar com as questões médicas e sanitárias no período. (*Grifo nosso*).

<sup>528</sup> OLIVEIRA, Paulino. (1966, p.32)... *Op. cit.*

<sup>529</sup> FERENZINI, V. L. (2010, p.73)... *Op. cit.* Segundo a autora, o Cemitério Municipal de Juiz de Fora conta com um túmulo coletivo que abriga os restos mortais de 94 imigrantes vítimas da doença entre os anos de 1894 e 1895.

<sup>530</sup> CHRISTO, M. C. V. (1994, p.125)... *Idem.*

No discurso médico da época é possível identificar a aproximação com as políticas higienistas fundamentadas sobre a luz da “teoria dos miasmas”<sup>531</sup>. Procurava-se explicar que a ocorrência de eventos epidêmicos estaria relacionada à putrefação de animais e vegetais, contaminando o solo, o ar e o lençol freático e na presença de águas estagnadas como possíveis vetores de contaminação<sup>532</sup>. Nessa linha, um doente não contaminaria outros pelo contato direto, mas por alterar o ambiente ao seu redor seja através da água ou do ar.

Nessa concepção, afirmava-se que o município de Juiz de Fora se constituiria em um ambiente propício ao desenvolvimento de moléstias, onde o discurso médico apontava para as condições geomorfológicas do sítio ocupado pela cidade como elemento motivador à ocorrência de eventos epidêmicos. A cidade, que recorrentemente era atingida pelas cheias regulares do Rio Paraibuna possuía diversas áreas pantanosas; além disso, o crescimento e adensamento populacional eram considerados como elementos que corroboravam a ocorrência de epidemias.

A disseminação dessa teoria entre os intelectuais da época justificava qualquer tipo de intervenção no espaço urbano através dos pressupostos ideológicos do higienismo, ao mesmo tempo em que tornava qualquer espaço passível de fiscalização, o que atendia diretamente aos interesses de uma elite preocupada em controlar o espaço urbano da cidade. Já os pobres eram vistos como um perigo, não apenas pela condição econômica na qual se inseriam, mas também pelo comportamento social, tido como insalubre, mais propícios aos vícios, à ociosidade e a pouca moral<sup>533</sup>. Essa relação se estabeleceria na coerção e fiscalização contínua das áreas frequentadas pelas classes menos favorecidas, remetendo a ideia de permanente controle social dos espaços urbanos.

Ao mesmo tempo, o final da década de 1880 marcaria a consolidação da organização da urbe sob os moldes capitalistas e industriais e construídos segundo os interesses da elite local. O ideal de modernidade passaria pela necessária aproximação dos valores disseminados nos grandes centros, em especial o Rio de Janeiro, capital Federal e rota próxima de comunicação; além disso, reproduzia-se o imaginário paisagístico europeu como sinônimo de modernidade e desenvolvimento. Sem dúvida, esse modelo passaria pelas concepções propagadas pelo sanitarismo, incorporado pela elite como estratégia de controle e poder.

Podemos entender então que o projeto de modernização da cidade também precisava ser aplicado ao setor sanitário, muito embora esse discurso higienista estivesse ligado às

---

<sup>531</sup> Atualmente essa teoria é considerada obsoleta, sendo aceita pela comunidade médica a Teoria Microbiana.

<sup>532</sup> CHRISTO, M. C. V. (1994, p.124)... *Op. cit.*

<sup>533</sup> SILVA, Máira Carvalho Carneiro. *Lugar de Trabalhador é na Área de Serviço: Moradia popular em Juiz de Fora (1892 – 1930)*. Dissertação de Mestrado, Instituto de Ciências Humanas, UFJF, 2008. P. 79.

formas de controle e ordenamento urbanos definidos pela elite, fato esse explicitado por Christo (1994, P. 124)<sup>534</sup> quando afirma ser necessário “(...) não só controlar a mente e os braços dos trabalhadores, mas igualmente sua saúde”.

Diante das recorrentes epidemias que assolavam a cidade e com objetivo de aproximar a classe médica do poder político local, funda-se em 1889, dois meses antes da Proclamação da República, a Sociedade de Medicina e Cirurgia de Juiz de Fora (SMCJF)<sup>535</sup>. Seu objetivo seria claro, o de se fundar uma associação semelhante àquelas criadas anos antes na Europa e no Rio de Janeiro<sup>536</sup>. Os médicos compunham parcela da classe média urbana que, muito embora tivessem uma formação europeia, não tinham relação direta com as esferas de poder. Podemos afirmar que essa classe, ao se organizar em torno do discurso higienista e sanitário, aproximava-se da esfera de poder político com claras intenções de ascensão<sup>537</sup>.

De acordo com Lessa (1985, p.234)<sup>538</sup>, após a criação da SMCJF, “(...) vamos ver uma cidade administrada por médicos”, fato que pode ser evidenciado nas administrações públicas posteriores onde observamos dos dez presidentes da Câmara que sucederam o período de fundação, seis estavam diretamente ligados a SMCJF<sup>539</sup>. Ainda sobre a Sociedade de Medicina, Paulino de Oliveira afirma que esta não atuava como uma associação de classe, mas sim, buscava se constituir em uma entidade ligada diretamente à administração pública<sup>540</sup>. Essa união entre o poder público e a classe médica local facilitava a efetivação de políticas higienistas e repressoras forjadas sob o discurso de progresso e da modernidade.

De acordo com (OLIVEIRA, 1966)<sup>541</sup>, o estatuto da SMCJF, em seu parágrafo II, afirmava ser uma de suas finalidades a execução de estudos sobre as causas permanentes ou transitórias de insalubridade da cidade de Juiz de Fora, aconselhando medidas para removê-las ou atenuá-las, além de protestar contra a ausência de medidas públicas, questionando àquelas que julgava ser prejudiciais.

Após a criação da SMCJF, foram encaminhadas inúmeras solicitações a administração pública com objetivo de garantir os ideais de salubridade e higiene urbanos. Apesar de serem realizadas diversas solicitações à Câmara Municipal, a grande parte desses ofícios sequer era

<sup>534</sup> CHRISTO, M.C.V. (1994)... *Op. cit.*

<sup>535</sup> De acordo com OLIVEIRA, Paulino (1966, p.125), foram fundadores da SMCJF os médicos João Nogueira Penido, Romualdo C. M. de Miranda Ribeiro, Eduardo de Menezes, José Cesário Monteiro da Silva e o farmacêutico Joaquim de Almeida Queiroz. Ver também em: (CHRISTO, 1994, p.125–126)... *Op. cit.*

<sup>536</sup> LESSA, Jair. (1985, p.233)... *Op. cit.*

<sup>537</sup> CHRISTO, M.C.V. (1994, P.125)... *Idem.*

<sup>538</sup> LESSA, Jair. (1985)... *Op. cit.*

<sup>539</sup> MIRANDA, S. R. (1990, p.274)... *Op. cit.*

<sup>540</sup> Paulino de OLIVEIRA, (*Apud*, CHRISTO, 1994, p.127)... *Op. cit.*

<sup>541</sup> OLIVEIRA, Paulino. (1966, p.126)... *Op.cit.*

respondida. Na verdade, o período posterior a Proclamação da República seria caracterizado por certa instabilidade política local, tendo a Câmara sido dissolvida com a criação da Intendência de Juiz de Fora em 1890. Somente com a realização das primeiras eleições municipais, a Câmara seria composta por representantes ligados a SMCJF, o que facilitaria a efetivação das políticas sanitárias no município. Com esse fim, seria criada em 1892 a Inspetoria de Higiene<sup>542</sup>, os serviços de coleta e incineração de lixo, além da criação da polícia sanitária e da vacinação obrigatória<sup>543</sup>. Nesse período, seria realizada também a primeira vacinação geral do município destinada ao controle dos casos de varíola<sup>544</sup>.

De acordo com (MIRANDA, 1991)<sup>545</sup>, os trabalhos desenvolvidos pela Inspetoria de Higiene estavam diretamente relacionados a ações de controle e vigilância sobre as residências, em especial das comunidades mais pobres. Essas ações, no entanto, não eram permanentes, ocorrendo com maior frequência em períodos de epidemias e estavam estreitamente relacionadas com as ações policiais e de repressão.

Na verdade, podemos entender que as ações deferidas pela SMCJF estavam ligadas a uma política de higienização não apenas da sociedade, mas também dos espaços, excluindo para a periferia as classes menos favorecidas, garantindo o crescimento e desenvolvimento de uma cidade moderna e ligada aos interesses da elite. Para Christo (1994)<sup>546</sup>, a intervenção nos locais insalubres tinha por objetivo o controle das classes menos favorecidos, tidas como incultas; ou seja, o projeto de modernização passaria também pela esfera educacional necessária à formação dos cidadãos, condicionando-os as demandas do setor produtivo. Sobre o assunto, afirma a autora ser “(...) necessário transformar a face e a mente da cidade. Implantar o ideal *manschesteriano*: fábricas em tijolos vermelhos, trabalhadores submissos e limpos, gerentes racionais e eficientes.”, onde a escola se fazia necessária à composição desse ideal de progresso.

Era comum atribuir as classes menos favorecidas a culpa pela ocorrência de enfermidades, justificada na ignorância e despreparo intelectual dos pobres. Em contra partida, ficava clara a intenção de se eximir a elite industrial e cafeeira, além do poder público, de suas responsabilidades frente às degradantes condições de vida e trabalho<sup>547</sup>.

---

<sup>542</sup> A Inspetoria de Higiene era o órgão responsável pela fiscalização das condições de higiene das residências pobres, dos cortiços e das habitações coletivas; fiscalizavam a limpeza urbana das ruas, praças, córregos e rios, além de fiscalizar indústrias, escolas, prisões e asilos, promovendo o serviço de vacinação e vigiando os casos de exercício irregular da medicina.

<sup>543</sup> CHRISTO, M. C. V. (1994, p.126 a 129)... *Op. cit.*

<sup>544</sup> LESSA, Jair. (1985, p.234)... *Op. cit.*

<sup>545</sup> MIRANDA, S. R. (1990, p.274)... *Op. cit.*

<sup>546</sup> CHRISTO, M. C. V. (1994, p.130 - 138)... *Idem.*

<sup>547</sup> CHRISTO, M. C. V. (1994, p.132)... *Idem.*

A clara intenção dos representantes da SMCJF em promover uma limpeza urbana materializaria a busca pelo controle urbano de forma estratégica, como um projeto político definido pela elite local. Esse processo pode ser entendido como o princípio do planejamento urbano que visava atender aos interesses de grupos específicos a partir da definição de uma legislação urbana excludente<sup>548</sup>. Para (SILVA, 2008)<sup>549</sup>, essas leis municipais seriam o modelo a ser seguido para a construção de uma cidade ideal, como estratégias demarcadoras de territórios que, por serem definidas pela elite, seriam por si só, desiguais e excludentes.

A busca pela limpeza urbana passava pela constante fiscalização dos cortiços da cidade. Estes, no final do século XIX, concentravam-se em sua maioria na porção central do município sendo habitados em grande parte por imigrantes estrangeiros e nacionais que se dedicavam a atividade industrial. Tais locais eram considerados como focos de disseminação de doenças, antros de imundices e imoralidades, onde se fazia necessária a atuação direta e repressiva da polícia sanitária. A solução encontrada para se conter o crescimento dos cortiços, além de incursão frequente da fiscalização sanitária, foi o estabelecimento da cobrança de altos impostos que incidiam sobre seus moradores<sup>550</sup>. Entretanto, de acordo com (MIRANDA, 1990)<sup>551</sup>, o fator que impulsionaria mais efetivamente a progressiva extinção dos cortiços na porção central do município, não pode ser unicamente atribuído a ação do poder público. Alia-se a este, a força do desenvolvimento de um setor imobiliário privado que pressionava o preço dos terrenos, promovendo a valorização do solo urbano e que por consequência, forçava o processo de retirada dos grupos menos favorecidos. Podemos entender que esse processo alinha-se a atuais formas e processos de *gentrificação* comuns no bojo das sociedades capitalistas modernas.

Em 1896, o Relatório da Diretoria Municipal de Higiene destacava:

Tem sido exercida grande vigilância nos cortiços existentes em vários pontos da cidade a fim de evitar-se que os mesmos se tornem infectos e imundos. Já vai bem reduzido o número deles e isto em razão da benéfica lei que estabelece a taxa de 200\$000 por cada uma dessas habitações enquanto não fossem demolidas. Muitas têm sido substituídas por confortáveis e elegantes prédios. O aumento dessa taxa traria certamente a pronta extinção desses verdadeiros focos de imundices onde vivem em grande número e promiscuidade indivíduos pobres sem escrúpulos de higiene<sup>552</sup>.

<sup>548</sup> MIRANDA, S. R. (1990, p.276)... *Op. cit.*

<sup>549</sup> SILVA, Maíra Carvalho Carneiro. (2008, p.62)... *Op. cit.*

<sup>550</sup> CHRISTO, M. C. V. (1994, p.130)... *Op.cit.*

<sup>551</sup> MIRANDA, S. R. (1990, p.275)... *Idem.*

<sup>552</sup> (*Apud.* MIRANDA, S. R. 1990, p.276)... *Idem.*

No final do século XIX aumentariam as preocupações quanto às condições higiênicas nos cortiços devido ao registro de inúmeros casos de tuberculose. Na época, julgava-se que a ocorrência da doença estaria ligada a condições de vida degradantes, o que serviria também como justificativa a intervenções em residências populares. Quanto aos ambientes industriais, apesar de apresentarem condições péssimas à saúde do trabalhador, pareciam passar despercebidas ao julgo da SMCJF, pois não era seu intuito defrontar ou oferecer limites aos interesses do capital industrial.

Podemos dizer que, a exemplo de outros centros urbanos, a política sanitária do município esteve concentrada no controle das epidemias a partir da identificação dos focos de transmissão, geralmente esses focos eram considerados as moradias populares e nunca as unidades produtivas, excluindo da discussão as relações de trabalho árduas e sub-humanas presentes na sociedade capitalista.

Quanto aos pobres, poucas eram as opções. Muitos doentes na época eram removidos para o Lazareto<sup>553</sup>, sendo destinados também para esse local os pobres, órfãos e mendigos. Era realmente um projeto de limpeza urbana maquiado pelos preceitos do moderno, higiênico e salutar. Mais tarde, em 1908 seria inaugurado o Dispensário Eduardo de Menezes<sup>554</sup>, fundado pela Liga Mineira Contra a Tuberculose<sup>555</sup> com a finalidade de prestar assistência aos enfermos.

Muito embora existisse intensa fiscalização, as primeiras décadas do século XX marcariam a ampliação dos cortiços no centro da cidade. Ora, com o aumento da atividade industrial e a maior demanda por trabalhadores, seria natural a proliferação desses locais, mesmo diante de tanta repressão. Albino Esteves afirmou existir em 1915, 61 propriedades desse tipo localizadas no centro da cidade, muitas inclusive pertencendo a um mesmo

---

<sup>553</sup> O lazareto foi o local construído pela Associação Protetora da Pobreza em 1890 com a finalidade de abrigar os pobres, órfãos e mendigos da cidade. Sobre o discurso de se abrigar os “desprotegidos de fortuna”, retiravam das ruas e da paisagem urbana os grupos considerados indesejáveis. A princípio seria localizado na Rua Antônio Dias, na área central da cidade. Entretanto, a SMCJF aconselhava que o prédio deveria ser construído em local mais afastado, pois sua proximidade poderia ocasionar problemas a higiene pública da cidade. Na verdade eram estratégias de limpeza urbana materializadas em obras de beneficência. Foi estabelecido no extremo da cidade, às margens da Estrada União e Indústria, na altura do atual Bairro Vila Ideal. No início do século XX passaria por reforma para adequar suas instalações as normas da SMCJF. Atualmente funciona no local o Abrigo Santa Helena. Ver: OLIVEIRA, Paulino. (1966, p.129 – 130)... *Op. cit.*

<sup>554</sup> O Dispensário ficava localizado no entroncamento das atuais Avenidas Rio Branco e Andradas, local onde hoje encontramos o prédio do Palácio da Saúde.

<sup>555</sup> A liga Mineira Contra a Tuberculose foi criada em 1900 sob a presidência de Eduardo de Menezes com objetivo de combater as causas de ocorrência da tuberculose, muito embora suas ações se limitassem a conselhos higiênicos e a internação de doentes. Pouco se discutiu a cerca das condições de vida e trabalho das classes menos favorecidas. Limitavam-se ao registro e controle disciplinar dos doentes, não inferindo nas relações de trabalho, o que seria prejudicial aos interesses dos setores industriais, preocupados na máxima extração da mais valia.

proprietário<sup>556</sup>. Para adequar-se as exigências sanitárias, ou a que possamos dizer “driblar” a fiscalização, essas moradias passaram a contar com banheiros e cozinhas individuais, eliminando-se então os ambientes coletivos<sup>557</sup>.

De acordo com (MIRANDA, 1990)<sup>558</sup>, até 1915 a maiorias das transações imobiliárias se concentrariam no centro da cidade como resultantes da busca pelo equacionamento dos problemas habitacionais. O que nos parece claro é que a concentração nesse espaço tanto das unidades produtivas, como das residências da classe econômica privilegiada e das moradias proletárias consagram a gênese de um espaço urbano fragmentado, articulado e condicionado pelos interesses do capital.

Além das questões levantadas, existia clara preocupação com o saneamento e os problemas relacionados ao abastecimento de água, coleta de esgotos, a drenagem de áreas pantanosas e o controle das cheias do Rio Paraibuna. Muito embora existisse essa preocupação, o período que se estende da fundação do município a Proclamação da República seria marcado por um conjunto de intervenções pontuais sobre o espaço restritas em grande parte as áreas centrais. Os problemas relacionados aos serviços urbanos emergiriam com mais força a partir do próprio aumento demográfico da área central e da concentração nesse espaço de uma elite interessada no conjunto de melhorias urbanas.

Segundo (MIRANDA, 1990)<sup>559</sup>, nesse período as câmaras não dispunham de muita autonomia administrativa e financeira, o que implicou na grande parte dos serviços terem sido realizados pela iniciativa privada, levando sua concentração na esfera de consumo da elite. As iniciativas do poder público surgiam na verdade atreladas as demandas da iniciativa privada, limitando-se em grande parte ao atendimento de questões específicas o que promovia uma distribuição desigual dos equipamentos urbanos. Podemos dizer que, a ação pública estaria concentrada no projeto de embelezamento urbano, abertura e nivelamento das ruas e intervenções pontuais, sempre atreladas aos interesses da elite local.

Surgiria em 1875, graças a insistentes queixas dos comerciantes e industriais da cidade, o Primeiro Plano de Escoamento e Abastecimento de Água elaborado pelo engenheiro

---

<sup>556</sup> ESTEVES (1915, *Apud*, MIRANDA, 1990, p.211)... *Op. cit.*

<sup>557</sup> Não existia um parâmetro claro para se definir um cortiço. Essa condição fazia com que as fiscalizações fossem tendenciosas e beneficiassem alguns grupos interessados na manutenção dessas estruturas. Geralmente alegava-se a existência de um pé direito baixo, com pouca iluminação e ventilação, ausência de sanitários e cozinhas, a falta de valores morais, desvios de caráter ou devassidão, além da falta de primor estético seriam como argumentos sugeridos para se definir a existência de um cortiço. Sobre o assunto, Ver: SILVA, Maíra Carvalho Carneiro. (2008, p.97)... *Op. cit.*

<sup>558</sup> MIRANDA, S. R. (1990, p.213)... *Idem.*

<sup>559</sup> MIRANDA, S. R. (1990, p.102 a 106)... *Idem.*

francês Aviant, do qual ainda existem galerias na parte central da cidade<sup>560</sup>. Anos depois, já no período posterior a Proclamação da República, a Intendência Municipal organizaria o Primeiro Plano de Saneamento da Cidade chamado Plano Bennest, cujas propostas não foram efetivadas. Além disso, seu planejamento seguia o mesmo modelo do plano anterior, concentrando suas intervenções na área central da cidade e nos bairros da Glória, São Mateus e Alto dos Passos<sup>561</sup>. Excluía-se assim, as diversas regiões já habitadas pelas classes menos favorecidas como o Mariano Procópio, Fábrica, Botanágua e Tapera, demonstrando o caráter elitista presente no planejamento das intervenções urbanas<sup>562</sup>.

Para Miranda (1990)<sup>563</sup>, o período republicano traria maior autonomia as cidades, levando suas administrações a assumir a responsabilidade em definir as políticas públicas de ordenamento urbano, muito embora o grau de eficiência das intervenções pudesse ser questionado.

No que tange ao saneamento, percebemos que tanto no que diz respeito ao abastecimento de água, esgotos como limpeza pública, esta foi uma questão recorrente e emergencial, (...), sobretudo em decorrência de repetição das epidemias ligadas às más condições de saneamento da cidade, (...). (MIRANDA, 1990, p.176)<sup>564</sup>.

Aos poucos aqueles chafarizes instalados no centro da cidade seriam substituídos por uma rede de abastecimento, assim como o que aconteceria com os esgotos que corriam a céu aberto. Era necessário se constituir uma cidade limpa frente aos preceitos de modernidades, entretanto, tais melhorias concentradas na porção central do município e nos locais destinados à morada da elite, desprestigiavam as áreas periféricas colocadas em um segundo plano. Ora, tais intervenções geravam custos os quais eram socializados pela urbe entre seus habitantes, não havendo o mesmo processo no sentido das melhorias que, nas áreas periféricas, restringiam-se a intervenções pontuais e emergenciais.

Em 1892 foi elaborado o Primeiro Plano Geral de Saneamento que ficou conhecido como Plano Howyan<sup>565</sup>. Esse Plano foi elaborado na administração de Francisco Bernardino

<sup>560</sup> ABDALLA, Gustavo. (2000, p.11)... *Op. cit.*

<sup>561</sup> Ver localização dos bairros no Anexo V do trabalho.

<sup>562</sup> MIRANDA, S. R. (1990, p.184)... *Op. cit.*

<sup>563</sup> MIRANDA, S. R. (1990, p. 174 – 175)... *Idem.*

<sup>564</sup> *Idem Ibidem.*

<sup>565</sup> HOWYAN, D. *Saneamento e Expansão da Cidade de Juiz de Fora: águas e esgotos; retificação de rios, drenagem.* Juiz de Fora (MG), FUNALFA Edições, 2004. Em seu trabalho, afirma ser a cidade a mais rica do Estado, dotada de amplo comércio e grandes indústrias, entretanto, deixava a desejar no ponto de vista higiênico. Howyan afirmava que as intervenções seriam necessárias a melhor qualidade de vida e ao controle das

(1891 – 1894) e foi marcado por ampla discussão política em torno dos grupos contra e a favor das intervenções. Uma das medidas tomadas por Bernardino foi a aquisição de um grande empréstimo sob a justificativa de execução das obras necessárias ao saneamento e desenvolvimento da cidade<sup>566</sup>. O projeto seria marcado por fortes traços de monumentalidade, com a construção de açudes para o abastecimento de água e grandes galerias para a coleta de esgotos, muito semelhante aos modelos europeus da época; além disso, destacava a necessidade de intervenções no leito do Paraíba, buscando a regularização de seu fluxo e o aterramento da área central da cidade<sup>567</sup>.

Apesar de muito audacioso para a época, esse plano não foi totalmente efetivado. A administração de Francisco Bernardino seria marcada por diversas acusações de desvio de verbas, o que levou a adaptações do projeto realizadas pelo engenheiro municipal Luiz José da Costa, com objetivo primordial de reduzir os gastos<sup>568</sup>.

Na administração seguinte, do Dr. João Nogueira Penido Filho (1895 a 1898), por discordância com o projeto anterior além de restrições orçamentárias agravadas pela má aplicação dos recursos públicos, abandonaria a plano Howyan substituindo-o pela proposta do Dr. Francisco Bicalho<sup>569</sup>. Nesse novo projeto, seria dada prioridade a captação de novos mananciais de água com a ampliação da rede de abastecimento e do sistema de captação de esgotos da cidade. Essa estratégia introduziria a cobrança pelo serviço que de certa forma ampliava a arrecadação de impostos a partir da comercialização de serviços básicos<sup>570</sup>.

A possibilidade de expansão da arrecadação estimulava a ampliação da rede de abastecimento que, nesse momento, atendia a apenas um sexto da população da cidade. Além disso, podemos inferir que assim como as intervenções anteriores, o novo projeto restringia

epidemias. Afirmava também que as calçadas eram mal feitas e as ruas, poucas calçadas, o que em períodos de chuva, favoreciam o acúmulo de água parada. Além disso, seria necessária a drenagem dos pântanos a fim de garantir a salubridade do sítio urbano. Justificava a natureza de suas propostas dentro dos moldes de construção fundamentados nos modelos das cidades europeias.

<sup>566</sup> OLIVEIRA, Paulino. (1966, p.161 - 165)... *Op. cit.*

<sup>567</sup> MIRANDA, S. R. (1990, p.184 – 185)... *Op. cit.* Seria proposta a regularização do trecho do rio na altura dos Bairros Poço Rico e Botânica, locais onde havia um estreitamento do curso, considerado como responsável pelo transbordamento em épocas de chuva. (*grifo nosso*).

<sup>568</sup> Os recursos captados por Bernardino sob a forma de empréstimos foram em grande parte utilizados em fins diversos como desapropriações, novos arruamentos com ampliação de ruas e avenidas, compra de obras de arte, construção de monumentos comemorativos e reformas em prédios públicos, além de obras em distritos com objetivo de ampliar sua influência política. Seus contratos também previam obras em suas propriedades, promovendo a valorização de terrenos no entorno. Houve então um grande endividamento do município percebido principalmente pelas administrações seguintes. A título de ilustração, em 1893, 34% dos recursos do município eram destinados ao pagamento de títulos da dívida pública. Sobre o assunto, ver: MIRANDA, S. R. (1990, p.185 a 186)... *Op. cit.*

<sup>569</sup> Francisco Bicalho foi engenheiro e diretor de obras no município durante a administração do Dr. João Penido.

<sup>570</sup> Os impostos eram fixos, independente do tipo ou padrão da moradia. O abastecimento tinha limite fixo de 1200L/Dia e concentrava o atendimento nas principais ruas da cidade, não por coincidência, onde residia a elite.

grande parte de suas intervenções na porção central do município, atendendo prioritariamente as áreas ocupadas pela elite local <sup>571</sup>. Dessa forma, socializava-se o custo do processo de modernização entre as diferentes classes sociais, o mesmo não ocorrendo com a distribuição de tais melhorias urbanas, sendo clara a seletividade espacial das intervenções o que por diversas ocasiões seriam motivos de queixas e reclamações das classes menos favorecidas. Somente em 1912 se começou a observar a expansão dos serviços de abastecimento de água e de coleta de esgoto, alcançando inicialmente os bairros Fábrica e Tapera<sup>572</sup>.

O período posterior a administração de João Penido até 1915 seria marcado por diversos problemas quanto a oferta insuficiente de serviços de água e esgoto, enchentes recorrentes e incidência de diversas epidemias o que levou a administração de Oscar Vidal Barbosa Lage (1912 a 1915), a elaborar o Segundo Plano Geral de Saneamento da Cidade<sup>573</sup>. O projeto elaborado pelos engenheiros Saturnino de Brito e Lourenço Baeta Neves, assim como os projetos anteriores, não foi executado por completo, limitando-se a pontuais intervenções que, em grande parte, também se concentravam na porção central do município<sup>574</sup>.

Segundo (SILVA, 2006) <sup>575</sup>, o Relatório de Estatísticas e Obras Municipais de 1921, a situação do saneamento e abastecimento de água na cidade era o seguinte:

(...) a cidade era servida por esgotos sanitários, a cargo do governo municipal. O sistema unitário havia sido inaugurado em 1894 e, em 1918 o sistema reparador. Foram adotados o sistema misto (esgotamento em conjunto com águas pluviais) e o sistema separador (que separa as águas pluviais das águas servidas). Os dejetos eram lançados diretamente no Rio Paraibuna. Existiam na cidade 4464 prédios no total, sendo que 3426 estavam ligados à rede de esgoto (76,7%). A cidade era abastecida de água potável por meio de obras hidráulicas, a cargo também do município. Os postos de abastecimento foram inaugurados em: 1897- da Serra, Boa Vista; 1898- Poço do Anta; 1912- Santa Cândida e, em 1920, a do Yung. O sistema empregado era o da gravidade simplesmente e a capacidade diária é de 8108 metros cúbicos. (SILVA, 2006, p.07)<sup>576</sup>

<sup>571</sup> MIRANDA, S. R. (1990, p.187 – 188)... *Op. cit.*

<sup>572</sup> MIRANDA, S. R. (1990, p.194)... *Idem.*

<sup>573</sup> O projeto elaborado pretendia a construção de diques na parte baixa da cidade visando conter as recorrentes cheias em períodos de chuva, além de intervenções no leito do rio em seu trecho no perímetro urbano, construção de grandes represas para captação de água, separação das redes de esgoto e de águas pluviais além da instalação de hidrômetros com objetivo de taxar o consumo por volume disponibilizado. Ver: (MIRANDA, 1990, p.196). Ver também ANEXO IV do trabalho com esboço da área inundada pelo Rio Paraibuna em 1906.

<sup>574</sup> MIRANDA, S. R. (1990, p.191 – 196)... *Idem.*

<sup>575</sup> SILVA, Maíra Carvalho Carneiro. *Em Busca da Saúde*. XII Encontro Regional de História (ANPUH); Usos do Passado. Rio de Janeiro; 2006.

<sup>576</sup> *Idem* *Idem*.

Esse quadro não sofreria mudanças significativas até a década de 1930, em especial, até a administração de Menelick de Carvalho (1933 a 1936)<sup>577</sup>, período em que se estabeleceram reformas modernizantes na administração e nos serviços públicos. Na verdade observamos que muito embora fossem definidos diferentes projetos voltados ao saneamento da cidade, esses nunca foram colocados em prática efetivamente, além disso, todos os planos apresentavam algo em comum, a concentração de suas intervenções no contexto espacial ocupado pela elite local, produzindo espaços diferenciados e excludentes, materializados na distribuição desigual das melhorias urbanas.

Um terceiro fator importante na análise do processo de modernização da cidade estaria atrelado a definição do caráter estético da urbe. Podemos entender que, o projeto político de modernização da cidade planejado pelas elites seria composto por três esferas de ação dependentes e complementares. A primeira estaria relacionada à saúde e ao saneamento, uma segunda ligada ao processo educacional de formação e controle da classe proletária, e a terceira na materialidade espacial da paisagem urbana.

De acordo com Christo (1994, p.10)<sup>578</sup>, em Juiz de Fora desde sua criação, sempre se desenvolveu um sentimento de “anti-barroquismo”, como oposição a um estilo de vida característico das Minas setecentistas. Sua proximidade com o Rio de Janeiro afastaria a cidade de sua identificação com a “mineiridade” interiorana, incorporando culturalmente os valores disseminados pela Capital Federal, inclusive reproduzindo em menor escala todos os elementos excludentes presentes na sociedade da época.

Diferente do processo histórico de desenvolvimento das cidades coloniais mineiras, Juiz de Fora nascera como entreposto comercial, capitalista e industrial. A natureza de sua urbanização estaria ligada diretamente as relações capitalistas de produção, onde a paisagem urbana deveria refletir os anseios de uma elite disposta a investir num projeto político de modernização. Esse projeto aspirava à superação das antigas formas urbanas rompendo com o passado colonial e estabelecendo uma nova paisagem urbana produzida aos moldes das cidades europeias.

---

<sup>577</sup> De acordo com SILVA, M. C. C (2008, p.66), foi na administração de Menelick de Carvalho que as intervenções públicas deixariam de ter um caráter mais pontual e emergencial, revelando uma administração mais preocupada com as intervenções diretas sobre o espaço urbano. Sua administração se assemelharia aos moldes da política Getulista, autoritária e ideológica, compreendida em um contexto em que a cidade, em crise, deixara de ser a Manchester Mineira.

<sup>578</sup> CHRISTO, M. C. V. (2004)... *Op. cit.*

Enquanto as cidades barrocas se formam e se guiam pelos sinos das igrejas, a população de Juiz de Fora teve sua vida normatizada pelos apitos das fábricas de estilo neoclássico e o bater dos tamancos de seus operários de ambos os sexos e diversas nacionalidades. (CHRISTO, 2004, p.10)... *Op. cit.*

Assim, desde os primórdios de sua fundação, a cidade não guardou semelhanças com as tradicionais cidades mineradoras. O traçado de suas ruas, retilíneas e com larguras amplas, produzidas sobre um traçado ortogonal traria a paisagem urbana novas formas de crescimento. Essa estratégia ficou clara desde a fundação do município, quando observamos a preocupação da administração pública quanto à realização de obras de embelezamento da cidade, com o claro intuito de definir um espaço que atendesse aos interesses da elite local.

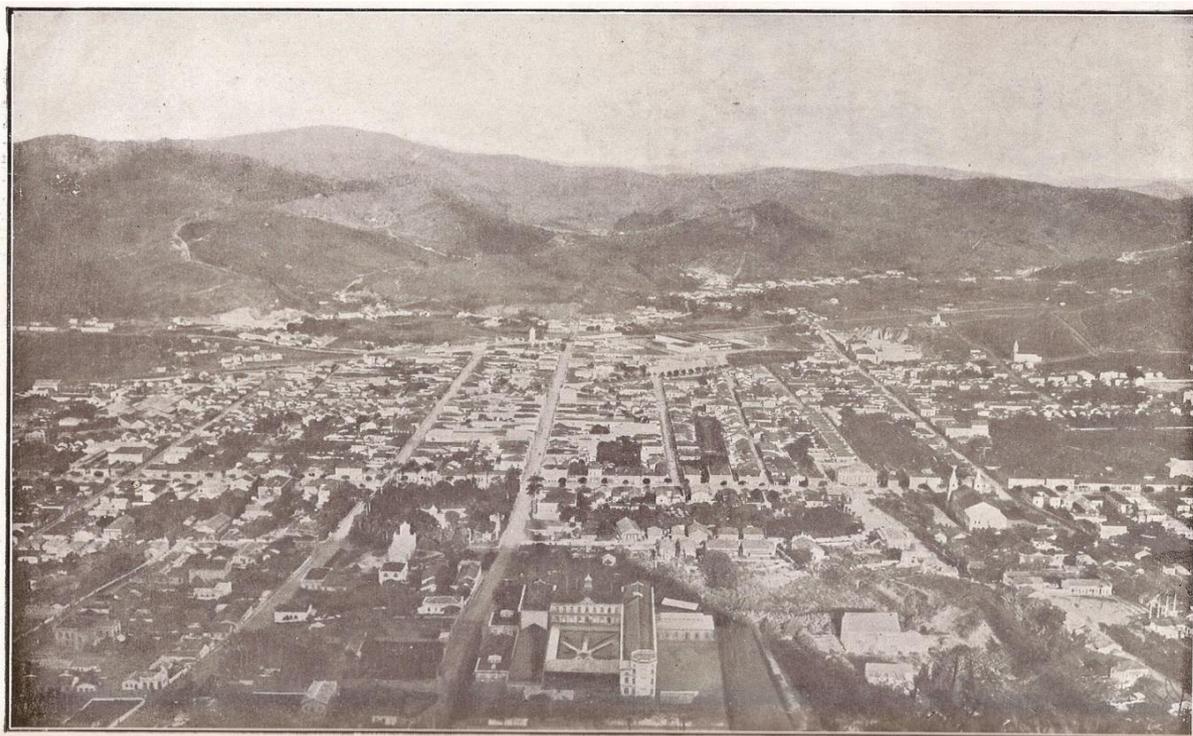
A proximidade com a Capital Federal influenciaria diretamente o desenvolvimento da paisagem urbana da cidade com a penetração das concepções hausmanianas<sup>579</sup> de intervenção nos espaços. Seria importante compreender que tais intervenções ocorreram de forma diversa das realizadas no Rio de Janeiro com a Reforma Passos<sup>580</sup>. Por aqui as intervenções foram menos drásticas, entretanto, ocorreram sob os mesmos moldes das reformas urbanas dos grandes centros, ou seja, sobre o mesmo tripé construído na política higienista do saneamento, no embelezamento urbano e na segregação sócio-espacial.

No município, a partir da definição de uma legislação urbana promulgada através das Resoluções Municipais, estabelecia-se a estratégia definidora dos caminhos a serem seguidos na busca pela modernidade. Estimulava-se, por exemplo, a construção de prédios que possuíssem certo refinamento arquitetônico e que preferencialmente possuíssem dois ou mais andares. Além disso, aplicavam-se impostos sobre as moradias populares o que dificultava sua fixação na porção central do município, promovendo um processo de expansão da malha urbana sentido periferia, ao mesmo tempo em que se valorizava o solo urbano aquecendo o novo mercado de terras urbanas na cidade. Assim, podemos entender que, as apropriações dos elementos definidos pela política de reforma urbana das cidades estariam sendo aplicados de forma paulatina sobre o espaço urbano do município.

---

<sup>579</sup> O Barão de Haussmann foi o responsável pela reforma de Paris, sob o comando de Napoleão III entre os anos de 1850 e 1870. O princípio básico das intervenções baseia-se na tríplice vertente do saneamento como método higienista, no embelezamento como estratégia de tratamento estético da paisagem e a segregação espacial como estratégia de expulsão dos grupos tidos como indesejáveis. Em sua proposta para Paris, construiu diversos prédios públicos, projetou um sistema de coleta de esgotos e abastecimento de água, demoliu diversas ruas, casas e comércios da cidade, construindo grandes avenidas, muitas sob os moldes de bulevares.

<sup>580</sup> Francisco Pereira Passos foi o engenheiro responsável em elaborar o projeto de reforma urbana do Rio de Janeiro no ano de 1902. Influenciado pelas concepções higienistas hausmanianas, promoveu um amplo projeto de demolição de imóveis e cortiços com a expulsão das parcelas menos favorecidas. Conhecida como “bota – abaixo”, a Reforma Passos buscava o saneamento, o urbanismo e o embelezamento da cidade, colocada de forma autoritária, violenta e excludente. A ideia seria construir uma cidade limpa, tanto na esfera física como na social.



**FIGURA 27:** Vista parcial de Juiz de Fora em 1915.

Fonte: Álbum do Município de Juiz de Fora de Albino de Oliveira Esteves (1915).  
Disponível em: <http://www.mariadoresguardo.com.br/>

Dessa Forma, o processo de reforma urbana na cidade de Juiz de Fora esteve intimamente ligado ao estabelecimento de Resoluções Municipais definidoras das formas de movimento e desenvolvimento urbano. Nesse sentido, em 1916, proibiu-se a construção de ruas operárias com largura inferior a treze metros além de proibir a construção na área central do município de casas térreas, ao mesmo tempo em que se isentava as edificações com mais de um andar do pagamento de impostos. Era também investido o poder municipal de autonomia para definir e julgar a necessidade de desapropriações e demolição de edificações, assumindo assim, a responsabilidade de determinar os padrões de crescimento e aparência da paisagem urbana. Tais medidas eram por si só excludentes e repressivas, inviabilizando a fixação de moradias proletárias no centro da cidade. Anos depois, em 1921, seria editada a Resolução Municipal que proibia a fixação no centro da cidade de pessoas de vida imoral<sup>581</sup>. Cabe nos perguntar o que seria imoral, se a própria proposta já não nos parece sê-lo.

<sup>581</sup> SILVA, Maíra Carvalho Carneiro. (2008, p.72 – 73)... *Op. cit.*

Até o ano de 1916 a cidade de Juiz de Fora não contava com sequer uma rua calçada com paralelepípedos. Esse tipo de calçamento era tido como extremamente oneroso e inviável a administração que ainda utilizava o sistema de macadame, de pé-de-moleque<sup>582</sup>, ou o simples ensaibramento. Em 1916, sob a administração de José Procópio Teixeira, foram desenvolvidos os primeiros trabalhos de calçamento das ruas centrais, sendo a Rua Halfeld e a Avenida Rio Branco as primeiras a serem dotadas de tais melhorias. Rapidamente, essas vias foram transformadas em bulevares com a construção de canteiros em ambos os lados, consagrando esses locais como espaços de diversão e passeio da elite local. No mesmo ano iniciou-se a construção do Prédio do Paço Municipal em local estratégico, no centro nefrágico da cidade, ao lado de sua principal praça, o Parque Halfeld, e próximo da Igreja e do judiciário. Inaugurava-se também a Rua da Serra, atual Avenida Olegário Maciel, que se estendia do Bairro São Mateus até o Bairro Mariano Procópio, expandindo o espaço urbano e a disponibilidade de lotes para a comercialização<sup>583</sup>. Esses espaços foram rapidamente incorporados ao mercado de terras urbano e ocupados prioritariamente por integrantes da elite local e da classe média, esta última, preocupada em se estabelecer próxima da esfera de poder municipal.

De acordo com (MIRANDA, 1990), o período da administração de José Procópio Teixeira, assim como a de seu sucessor Luís Pena seria marcado por intensas intervenções no espaço urbano e pela crescente expansão física do tecido urbano municipal. Ainda segundo a autora, a Associação Comercial de Juiz de Fora manifestava publicamente a gratidão às obras implantadas pela administração pública no período.

(...) Foi o 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 os jardins. Construiu o paço municipal, (...), 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 em bairro elegante da cidade. Os prédios e terrenos valorizaram-se notavelmente, compensando todos os sacrifícios aos contribuintes. (MIRANDA, 1990, p.197)<sup>584</sup>.

<sup>582</sup> Calçamento pé-de-moleque é composto pela simples colocação de pedras irregulares no leito da estrada, compactadas pelo próprio processo de trânsito de pessoas e carroças. Era comum em cidades colônias como Paraty e Ouro Preto.

<sup>583</sup> OLIVEIRA, Paulino. (1966, p.212 – 214)... *Op. cit.*

<sup>584</sup> Parte da matéria publicada no Jornal Gazeta Comercial publicado em maio de 1928. (*Apud.* MIRANDA, 1990, p.197)... *Op. cit.*



**FIGURA 28:** Paisagem Urbana – Avenida Rio Branco em 1920.

Fonte: Acervo de Ramon Brandão.

Disponível em: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=86690246>

Com o desenvolvimento econômico proporcionado pelo acúmulo de capitais provenientes da cultura cafeeira, do processo de industrialização e da dinamização do setor terciário, consagraria a cidade de Juiz de Fora como centro urbano mais importante do Estado até a década de 1920. Sua proximidade com a Capital Federal permitiu que a sociedade da época, especialmente a elite local, incorporasse valores e políticas produzidas a partir das teorias reformistas que visavam garantir a normatização e controle dos espaços. A busca pela saúde, investida pela estratégia política do higienismo e do sanitarismo, a educação como elemento civilizatório das classes menos favorecidas e a definição de um ambiente estético apreciável através das intervenções na paisagem urbana, seriam as estratégias utilizadas pela elite da época com o objetivo de se produzir uma reforma urbana alinhada aos desígnios do mundo moderno e capitalista.

## **IV - POLÍTICA, ECONOMIA E SOCIEDADE: O MUNICÍPIO DE JUIZ DE FORA NAS PRIMEIRAS DÉCADAS DO SÉCULO XX**

### **4.1 - O Comportamento do Setor Agroexportador e da Indústria nas Primeiras Décadas do Século XX**

No capítulo II, item 2.3 de nosso trabalho, tivemos a oportunidade de discutir a incorporação produtiva da Zona da Mata frente à cultura do café e seus impactos a formação e consolidação do entreposto comercial do município. Posteriormente, no capítulo III, dissertamos a cerca do crescimento e expansão da malha urbana do município no século XIX, assim como sua relação com o processo de expansão da rede rodoferroviária, da industrialização e do surgimento de um setor financeiro. Nesse momento, seria importante definirmos as implicações do comportamento de ambos os setores produtivos, agrário e industrial, no desenvolvimento da Zona da Mata e do município de Juiz de Fora nas primeiras décadas do século XX.

O primeiro ponto que destacamos seria a ideia da inexistência de ruptura entre os dois processos produtivos. Na verdade, observamos a atuação conjunta de ambos os setores descartando a análise e interpretação dos eventos como resultados de ciclos econômicos distintos e independentes. Nosso posicionamento leva em conta a necessária abordagem conjunta de ambos os setores que proporcionaria uma perspectiva processual de formação da base econômica e produtiva da região. Nessa linha, ficaria claro analisarmos a posição da Zona da Mata no contexto de produção cafeeira do Estado, ocupando posição de destaque ainda no século XIX como principal centro produtor, ao mesmo tempo em que se consolidava a produção industrial tendo a cidade de Juiz de Fora como seu mais importante centro urbano.

Outro ponto que nos sucede seria o entendimento de que, como processos interligados, seus reflexos sobre o desenvolvimento urbano estariam diretamente relacionados aos interesses tanto de uma elite cafeeira quanto da parcela industrial, não excluindo casos de ambos os atores possuírem investimentos em ativos produtivos diversos. Nesse ponto, aferimos a inter-relação entre os dois setores produtivos presentes na expansão das relações

capitalistas de produção. O quadro abaixo exemplifica claramente a diversificação do capital agrário nas mais distintas atividades produtivas.

**QUADRO 12:** Principais Empresas com Ações no Patrimônio de Fazendeiros de Juiz de Fora (1870/1929)

SETORES	EMPRESAS
RODO-FERROVIÁRIO	Cia. União e indústria. Cia. União Mineira. Cia. Ramal do Rio Novo. Cia. E. F. Juiz de Fora - Piau.
FINANCEIRO	Banco Territorial e Mercantil de MG. Banco de Crédito Real de MG.
TRANSPORTES URBANOS	Cia. Ferrocarril de Porto das Flores. Cia. Ferrocarril Bondes de JF.
ENERGIA ELÉTRICA	Cia. Mineira de Eletricidade.
CONSTRUÇÃO CIVIL/INDUSTRIAL	Cia. Construtora Mineira
INDUSTRIAL	Cia. Chimica Industrial Mineira. Cia. Mecânica Mineira. Cia. Fiação e Tecelagem Industrial Mirai. Cia. Fiação e Tecelagem S. Vicentino. Cia. Laticínios de JF.
DIVERSOS	Soc. Progresso de JF. Cia Promotora da Indústria. Academia de Comércio. Cia. Mutuação Comercial e Agrícola.

Fonte: PIRES, A. (1993, p 216. *Apud.* BARROS, 2007, p.115)<sup>585</sup>. Também em: (PIRES, 2009, p.21)... *Op. cit.*

A inter-relação entre os atores e os capitais de ambos os setores produtivos torna necessária sua análise conjuntural, sendo praticamente impossível desvincular o desenvolvimento do setor industrial da produção agroexportadora. Procuramos assim, estabelecer um conjunto de apontamentos que definam as relações entre ambos os setores, não desprestigiando as especificidades inerentes a cada processo.

Nessa linha, muito embora já tenhamos analisado as formas de incorporação produtiva da região pela lavoura cafeeira, cabe chamarmos atenção aqui para tais especificidades do processo que influenciariam diretamente a retenção de capitais em esfera local. Primeiramente, podemos afirmar que a economia produtiva da Zona da Mata divergia estruturalmente de todo o contexto do restante do Estado, sendo ocupada tardiamente a partir de eixos de penetração advindos da fronteira fluminense. Em segundo lugar, o

<sup>585</sup> BARROS, Nicélio do Amaral. *Sob Clima Tenso: crise estrutural, mudanças institucionais e deslocamento do eixo político e econômico em Minas Gerais – 1920/1940*. Dissertação de Mestrado, UFES, 2007.

comportamento da produção regional que, apresentando crescimento contínuo, destoava do padrão de produção fluminense, isso significaria afirmar que, ao mesmo tempo em que se observa o crescimento da produção na Zona da Mata, os níveis de produtividade da lavoura fluminense decaíam graças a fatores já analisados como empobrecimento dos solos e envelhecimento dos cafezais. Em terceiro, existia uma limitação espacial a ampliação da lavoura na Mata Mineira, o que não ocorreria em São Paulo, com a expansão da produção no sentido oeste do Estado. Portanto, não seria cabível compreendermos o processo de incorporação produtiva da Zona da Mata como mero reflexo de uma extensão produtiva advinda da fronteira leste, mas sim como evento dotado de especificidades que conformariam a região como um complexo cafeeiro por excelência.

Nessa linha, de acordo com PIRES (2009, p.34)<sup>586</sup>, “(...) a Zona da Mata, apresenta uma posição intermediária frente aos núcleos exportadores do Rio e de São Paulo, no que se refere ao potencial de produção e acumulação de capital cafeeiro”. Essa afirmativa se faz pelo distanciamento frente ao dinamismo da produção paulista e por não ter passado pelo processo de decadência produtiva fluminense. Ainda segundo o autor <sup>587</sup>, a constituição desse complexo agroexportador estaria diretamente relacionada a presença de setores e atividades econômicas diversas, que de alguma forma, foram induzidas pela atividade primária, promovendo a formação de uma economia regionalizada. Essa economia regionalizada passaria pela constituição de uma estrutura financeira capaz de reter em esfera local os excedentes de capitais, induzindo sua reversão tanto na esfera agrária quanto industrial.

Quanto à evolução da produção, sendo superados os entraves logísticos com a construção da Estrada União e Indústria e posteriormente com a ligação do ramal ferroviário, a Zona da Mata e em especial sua porção sul, observaria um crescimento vertiginoso da produção. Ao mesmo tempo, o município de Juiz de Fora se transformaria em entreposto comercial graças ao entroncamento rodoferroviário, atribuindo a esse espaço condição excepcional a seu desenvolvimento. O ponto central desse *nó gordio* seria a definição do sistema financeiro local o que, como já dissemos, reteria parte dos recursos advindos da atividade produtiva no âmbito regional, propiciando sua disponibilização e aplicação em diferentes atividades produtivas.

Nesse preâmbulo, onde resgatamos alguns temas já discutidos, reafirmamos as condições estruturais importantes ao entendimento do contexto geral de comportamento do setor produtivo regional. Ora, o século XIX seria marcado pela incorporação produtiva da

---

<sup>586</sup> PIRES, A. (2009)... *Op. cit.*

<sup>587</sup> PIRES, A. (2009, p.23)... *Idem.*

região e acima de tudo, pela criação das bases ao desenvolvimento industrial e da diversificação das atividades produtivas no interior da região, especialmente concentradas no município de Juiz de Fora.

Formou-se, assim, no interior da Mata uma hierarquia urbana responsável pela colocação de Juiz de Fora como o principal núcleo da região, o espaço mais importante em que irá se concretizar a diversificação econômica e setorial típica da transição capitalista. (PIRES, 2007, p.17)<sup>588</sup>.

O desenvolvimento da produção de café na Zona da Mata estaria relacionado ao próprio aperfeiçoamento do setor de transportes o que garantiria o contínuo processo de expansão produtiva baseada principalmente na ampliação física das áreas cultivadas, proporcionando também o aumento do potencial monetário da região e, acima de tudo, canalizando para Juiz de Fora as relações comerciais e financeiras. Esse processo conformaria a cidade como elo logístico entre os centros de produção regional e a capital do país, Rio de Janeiro, contribuindo ao aperfeiçoamento das estruturas urbanas. Observamos assim, como reflexo da consolidação econômica do município, o desenvolvimento do setor de comunicações (com telefones e telégrafos), a fundação de um sistema financeiro regional, a criação de escolas primárias e secundárias destinadas a formação e controle da mão de obra, a energia elétrica, os bondes, o abastecimento de água e saneamento, os investimentos industriais, entre outros empreendimentos de natureza urbana que consubstanciam a inter-relação entre os capitais provenientes de ambas as atividades produtivas.

Sendo a atividade primária a precursora do processo de produção e concentração de capitais, podemos afirmar que esta se constituiu na mola propulsora ao desenvolvimento econômico regional, onde o desmembramento de seus investimentos contribuiu para a diversificação das atividades produtivas. Ao mesmo tempo em que a consolidação do espaço urbano, principalmente com a chegada dos imigrantes e posteriormente com a abolição da escravidão, desencadeava a definição de um mercado de trabalho assalariado, contribuindo a transição de uma economia agrária escravocrata para a capitalista.

Os impactos da expansão do café seriam também aferidos pelo Estado, principalmente a partir da definição de uma política de arrecadação de impostos sobre os produtos exportados que garantiriam a Província e depois ao Estado, sustentar a ampliação de seu aparato administrativo e burocrático. A arrecadação de impostos se constituiria na principal forma de

---

<sup>588</sup> PIRES, A. (2007)... *Op. cit.*

reorganização das finanças públicas principalmente após a redução da arrecadação desencadeada pela retração da atividade mineradora<sup>589</sup>. Os quadros abaixo demonstram o comportamento da produção de café em níveis percentuais em proporção ao volume nacional produzido (Quadro 13), e a participação percentual desse produto na receita de impostos do Estado (Quadro 14).

**QUADRO 13:** Percentual da Produção de Café de Minas no Contexto Produtivo Nacional

<b>ANO</b>	<b>% DE PRODUÇÃO EM COMPARAÇÃO COM O VOLUME NACIONAL.</b>
1850	7%
1870	12%
1880	27%
1903	23,3%
1924	13,1%

Fonte: Dados compilados de (GIROLETTI, 1988, p.36)... *Op. cit.*  
Elaboração Própria.

**QUADRO 14:** Percentual da Produção Cafeeira na Arrecadação de Impostos do Estado de MG.

<b>ANO</b>	<b>% DO CAFÉ NA ARRECADAÇÃO DE IMPOSTOS</b>
1818/19	3%
1850/54	49,3%
1870/74	60,82%
1885/89	80,05%
1900/04	58,11%
1910/14	43,57%
1920/24	44,51%

Fonte: ALVIM (1929, *Apud.* GIROLETTI, 1988, p.36 e 38)... *Op. cit.*  
Adaptado pelo autor – Períodos selecionados diante de alterações mais significativas.

Seria importante destacar que, a atividade agrária como catalisadora de investimentos e fonte de riquezas, produziu no interior da Zona da Mata um forte processo de ocupação territorial e demográfico. No período anterior a década de 1830, a população da Zona da Mata era estimada em cerca de 22.000 habitantes distribuídos principalmente entre as fazendas e pequenos povoados que se formavam as margens do Caminho Novo. Já na década de 1870, essa população alcançaria a marca de 250.000 habitantes, e no auge da produção agrária, em 1890, atingiria a casa de 430.000 pessoas. Até a década de 1920, a Zona da Mata reuniria uma população de aproximados 840.000 habitantes<sup>590</sup>.

<sup>589</sup> GIROLETTI, Domingos. (1988, p.37 a 38)... *Op. cit.*

<sup>590</sup> Dados reunidos por: PEDROSA (1962, *Apud.* GIROLETTI, 1988, p.96)... *Op. cit.*

Seria evidente afirmar que, esse crescimento promoveria a contínua demanda por serviços de natureza urbana, ou seja, o que estimularia a ampliação de uma rede urbana com o desenvolvimento contínuo de diversos municípios a partir da ampliação de um mercado consumidor interno. Ora, as cidades, como lócus privilegiado do comércio e da troca de mercadorias, teriam uma dupla função, a de atender as demandas da produção a partir da consolidação de equipamentos voltados comércio, transporte, comunicação, estocagem e financiamentos, além de, ao mesmo tempo, atender as demandas por produtos ligados a subsistência social. De maneira mais clara, os recursos advindos de um setor agrário da economia voltado ao mercado externo, eram em parte, aplicados em diferentes setores produtivos urbanos, que com o aumento da demanda proporcionada pelo próprio aporte demográfico, constituíam-se em investimentos rentáveis. Essa mais tarde seria uma característica das indústrias locais, principalmente no século XIX, voltadas a atender em grande parte as demandas de um mercado regional. Discutiremos mais a frente as características dessa produção, nesse ponto se torna mister compreender a inter-relação entre os dois setores produtivos e suas implicações no desenvolvimento de uma malha urbano-regional.

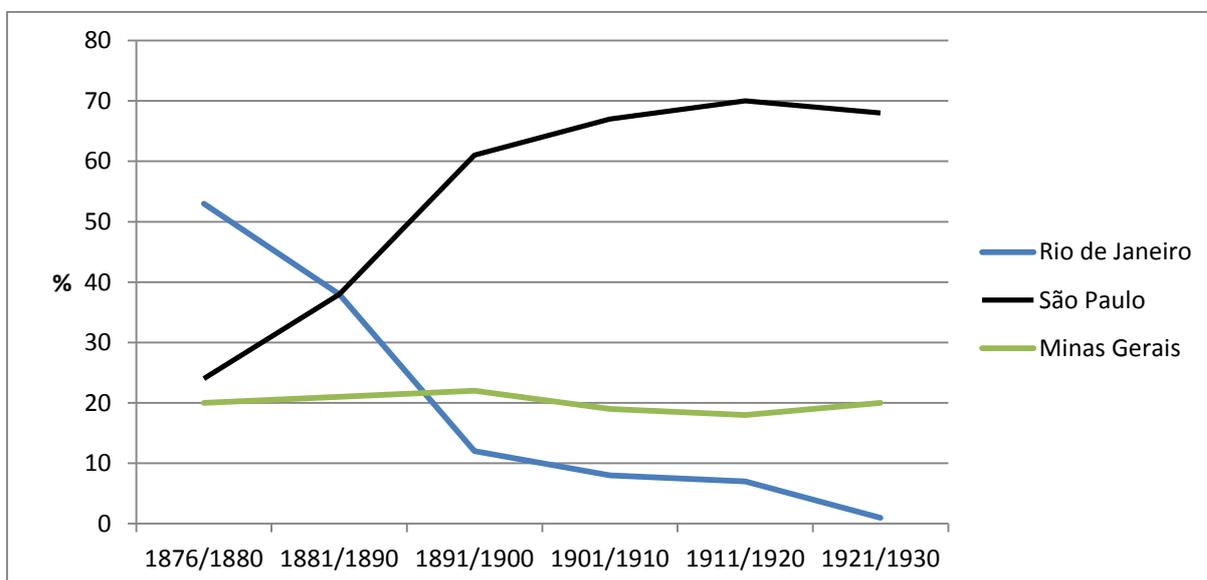
Quanto ao comportamento da produção de café, de acordo com dados elaborados por PIRES (2007, p.137)<sup>591</sup>, a produção de Minas apresentaria um “comportamento singular” quando comparado aos Estados do Rio de Janeiro e São Paulo onde, “(...) mesmo estando distante do dinamismo paulista, também não podia ser identificada com o declínio e decadência da região fluminense (...)”.

Nesse momento, nos chama atenção o comportamento da produção cafeeira no interior do Estado e em especial na Zona da Mata Mineira. O (Gráfico 01) a seguir demonstra de forma geral o comportamento da produção mineira em comparação aos Estados de São Paulo e do Rio de Janeiro no período compreendido entre 1870 e 1930.

---

<sup>591</sup> PIRES, A. (2007)... *Op. cit.*

**GRÁFICO 01:** Gráfico da Evolução da Produção de Café: São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro (1876/1930)



Fonte: Adaptado de PIRES, A. (2007, p.137)... *Op. cit.*

A manutenção dos níveis percentuais de participação da produção mineira quando comparado ao total da produção nacional nos leva a afirmar que existia um processo de expansão da área cultivada, reproduzindo em menor escala a ampliação produtiva que ocorria no Estado de São Paulo. Como São Paulo respondia pela maior parte da produção nacional, e apresentava níveis constantes de crescimento, a manutenção do percentual de participação da produção da Zona da Mata Mineira seria um indício claro de seu crescimento interno<sup>592</sup>.

Entretanto, seria lógico imaginar que, assim como o que ocorrera com o Estado do Rio de Janeiro, a Zona da Mata Mineira passaria pelo mesmo processo de envelhecimento dos cafezais e abandono das lavouras. E isso ocorreu, entretanto de forma geral, não representando forte impacto a região, pelo menos nas primeiras décadas do século XX.

Na Zona da Mata os cafezais atingiam sua maturidade produtiva máxima com oito anos, reduzindo progressivamente sua produtividade a partir dos dezesseis anos, e, com vinte e cinco anos essas lavouras eram consideradas praticamente improdutivas. Significa então que, já na década de 1840, as lavouras precursoras da divisa do Estado de Minas com o Rio de Janeiro já estariam entrando em fase de declínio. Na estratégia de incorporação dos espaços, eram desconsideradas quaisquer estratégias voltadas ao reaproveitamento dos espaços com o

<sup>592</sup> Ver Quadro 01: Média Quinquenal da Produção de Café de Minas Gerais (1850 / 1924).

replântio das lavouras, tendo em vista a disponibilidade de novas áreas para a expansão da produção<sup>593</sup>. Nessa perspectiva de movimento, em 1905 a onda cafeeira já havia deixado a porção sul da Zona da Mata<sup>594</sup>, expandindo as áreas cultivadas no sentido norte e nordeste o que permitiria a manutenção e ampliação dos níveis de produção nas primeiras décadas do século XX.

De acordo com Valverde (1958, p.32)<sup>595</sup>, o progresso dos meios de transporte garantiria a ampliação contínua da produção, incorporando novas áreas ao sistema produtivo. Essa “marcha do povoamento” com base na cultura cafeeira proporcionaria a manutenção dos níveis produtivos, e mais importante, deslocava o centro produtivo da Zona da Mata sul no sentido nordeste da região. Essa expansão produtiva induziria a ampliação da malha ferroviária que partindo de Carangola, alcançaria o município de Manhuaçu em 1915, transformando ambos os municípios nos principais centros produtores da rubiácea em 1920.

Segundo (GIROLETTI, 1988)<sup>596</sup>, a Zona da Mata Mineira ainda concentraria a maior parte da produção cafeeira do Estado nas primeiras décadas do século XX, entretanto,

(...) após a crise do final do século XIX e início do século XX, as maiores unidades produtoras não se localizavam mais nos vales do Paraíba e do Rio Pomba. E a maior parte do café, na Zona da Mata, passou a ser produzida nos vales do rio Doce e afluentes, a nordeste da região. GIROLETTI (1988, p.36)<sup>597</sup>.

Com relação à crise a qual (GIROLETTI, 1988) chama atenção, ao analisarmos o comportamento dos preços da commodity, percebemos que no final do século XIX e início do século XX seria marcado pela grande desvalorização do preço produto no mercado internacional. Essa situação tornava-se preocupante tendo em vista o grau de comprometimento da economia nacional frente à pauta de exportações advindas do setor primário e a crescente expansão das áreas cultivadas, o que desembocaria em uma crise de superprodução já nos primeiros anos do século XX.

Como medida adotada em defesa da produção nacional, foi realizado em 1906 o Convênio de Taubaté<sup>598</sup>, reunindo os representantes dos três principais centros produtores,

<sup>593</sup> BLASENHEIN (1982, *Apud.* GIOVANINI, 2006, p.116)... *Op. cit.*

<sup>594</sup> VALVERDE, O. (1958, p.33)... *Op. cit.*

<sup>595</sup> VALVERDE, O. (1958)... *Idem.*

<sup>596</sup> GIROLETTI, D. (1988)... *Op. cit.*

<sup>597</sup> *Idem Ibidem.*

<sup>598</sup> Foi um acordo celebrado entre os representantes dos três maiores estados produtores de café do país em defesa da manutenção da rentabilidade da produção diante de um panorama internacional de queda dos preços e

São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro. Seu objetivo seria definir políticas que garantissem a manutenção da rentabilidade e dos preços comerciais do produto no mercado. As estratégias adotadas iriam garantir a manutenção das lavouras, especialmente nas primeiras décadas do século XX, mesmo que a duras penas, a partir do endividamento público e do aumento da dependência econômica do país, reforçando ainda mais o peso do setor primário na pauta da economia nacional.

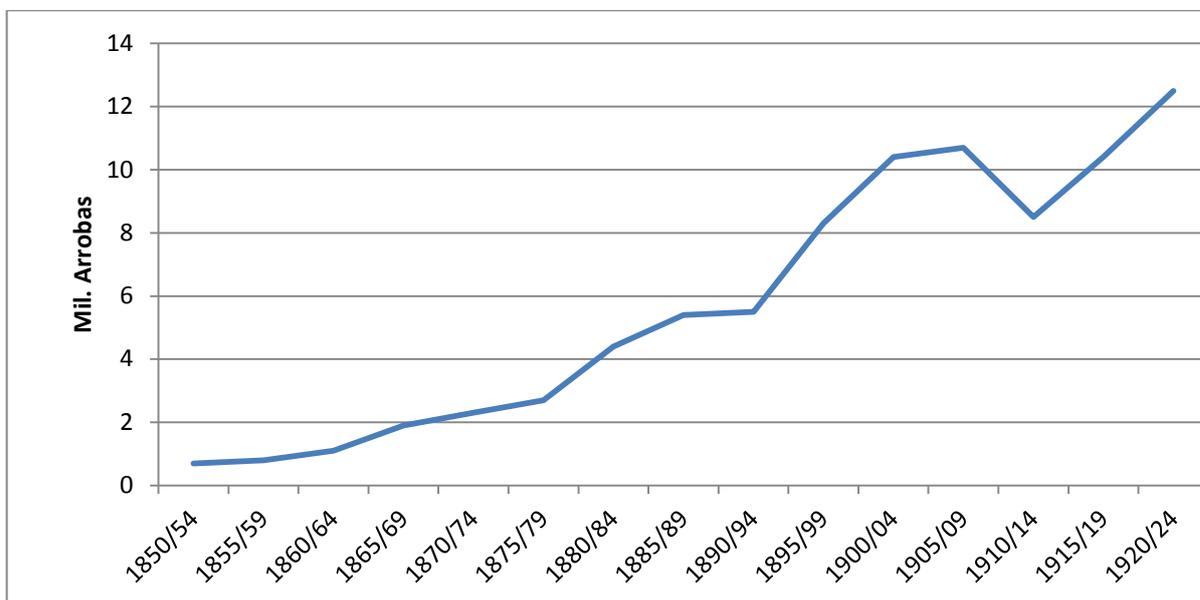
As ações desencadeadas pelo Convênio de Taubaté visavam atender prioritariamente aos interesses da produção paulista, mais importante em termos quantitativos e qualitativos. No caso do Rio de Janeiro, a crise de produção já era clara e as lavouras em decadência não sentiram grande estímulo, reforçando a busca por alternativas produtivas. Já em Minas, registrou-se um crescimento contínuo da produção na ordem de 224% no período entre 1890 a 1924, graças principalmente a incorporação de novas áreas<sup>599</sup>.

De forma geral, não se poderia falar então em crise na cafeicultura da Zona da Mata Mineira até a década de 1920. Essa afirmativa leva em consideração o padrão de crescimento contínuo da produção, muito embora os maiores centros produtivos regionais não fossem os mesmos do final do século XIX. Na verdade, ocorrera a incorporação de novos espaços, ampliando-se a fronteira produtiva regional. A ideia propagada de crise na cafeicultura estaria muito mais ligada a alteração dos padrões produtivos na porção sul, que inclui o município de Juiz de Fora, produzindo uma análise descontextualizada do todo regional.

---

da existência de uma superprodução interna. Consistia na intervenção do Estado na manutenção dos preços a partir da compra do excedente produtivo. Entretanto, a compra da produção se realizava através da contração de empréstimos internacionais, aumentando o grau de dependência econômica do país. A recuperação desses empréstimos se dava a partir de um novo imposto que incidia sobre o volume da produção, mantendo artificialmente o preço dos produtos. De acordo com PRADO JR, em sua obra *História Econômica do Brasil*, ao discutir a crise do café, afirma ser esta a primeira intervenção oficial do Governo no mercado cafeeiro, chamando a atenção para a possível solução da crise a partir de um sistema de crédito que garantisse aos produtores condições de comercializar sua produção em momentos propícios. A opção pela compra maciça da produção pelo Estado seria muito rentável a dois grupos distintos, aos fazendeiros e aos grupos financeiros.

<sup>599</sup> PIRES (1993), *Apud. DESTRO, José Augusto de Souza. Café e Pecuária em Juiz de Fora – 1896 – 1930. Revista de História Econômica & Economia Regional Aplicada. Vol. 01, N. 01, Jul./Dez. – 2006, p. 39.*

**GRÁFICO 02:** Evolução da Produção de Café de Minas Gerais: Médias Quinquenais (1850 – 1924).

Fonte: PIRES, A. (2007, p.35)... *Op. cit.*

Dessa forma, desde o final do século XIX, dois fatores poderiam ser associados à dinâmica da produção da Mata Mineira. O primeiro se refere ao contínuo processo de expansão da produção, especialmente após 1880, no mesmo período em que se observava a diminuição do preço internacional da “commodity”. Em segundo lugar, o período marcaria o fim da disponibilidade de terras na região, o que de grosso modo, ofereceria um limite físico a expansão produtiva. Para Miranda (1990, p. 115)<sup>600</sup>, a indisponibilidade de novas terras levaria a uma “(...) manutenção da produção cafeeira por efeito quase que inercial”.

De acordo com (PIRES, 1993)<sup>601</sup>, a transferência do eixo de produção no interior da Zona da Mata Mineira traria consigo novas formas de uso dos solos em sua porção sul. Nessa linha, (DESTRO, 2006)<sup>602</sup> afirma que até 1920 a porção sul da Zona da Mata experimentaria uma redução significativa tanto no número de cafezais quanto de unidades produtoras, sendo observada uma pequena recuperação da produção no período que se estendeu de 1921 e 1925 graças a políticas de defesa do café que estimularam o aumento do número de cafeeiros no município. Ainda segundo o autor, o período posterior a 1920 marcaria a concentração da

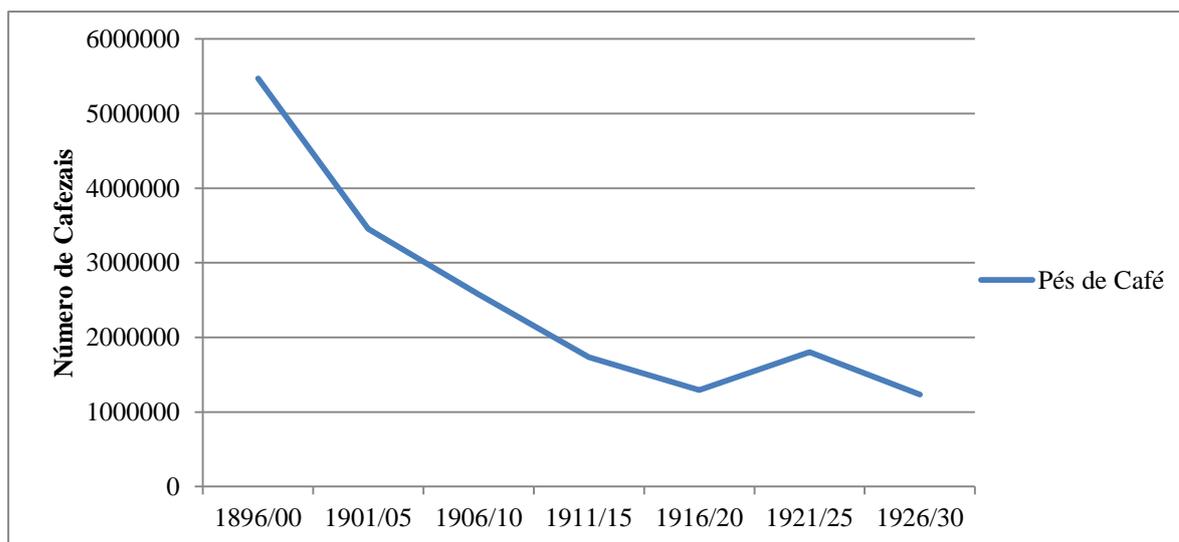
<sup>600</sup> MIRANDA, S. R. (1990)... *Op. cit.*

<sup>601</sup> PIRES, A. (1993, p.105)... *Op. Cit.*

<sup>602</sup> DESTRO (2006, p.40)... *Op. Cit.*

produção em um número menor de propriedades, o que interpretamos como claros indícios de recrudescimento da atividade produtiva nessa porção do espaço, concentradas agora nas propriedades que ainda dispunham de espaços destinados a cultivo do café.

**GRÁFICO 03:** Evolução dos Cafezais em Juiz de Fora e Distritos – (1896 – 1930)



Fonte: AHUFJF<sup>603</sup> – Inventários Post-mortem. *Apud.* DESTRO (2006, p.39)... *Op. cit.*  
Elaborado pelo Autor.

De forma geral, no período compreendido entre 1880 e 1929, seria observado no entorno de Juiz de Fora uma mudança significativa nas formas de uso e ocupação dos espaços. Esse processo levaria a uma contínua redução da área total ocupada por matas no interior das propriedades ao mesmo tempo em que se expandiam os espaços ocupados por pastagens. Entretanto, esse comportamento da lavoura na porção sul da Zona da Mata não pode ser tomada como regra para toda a região, pois como já vimos as áreas mais ao norte e nordeste apresentavam ritmos constantes de crescimento produtivo. Na verdade, a partir da década de 1920 começariam a se sentir os efeitos do esgotamento da atividade produtiva no sul da região devido a fatores relacionados não apenas a razões exógenas, como a crise dos preços no mercado e da superprodução do início do século, mas também por razões endógenas como a redução das áreas disponíveis ao cultivo.

Observou-se assim no período mencionado, uma redução de 40% para 2% das áreas de matas, ao mesmo tempo em que se expandiam de 6% para 80% as áreas destinadas à

<sup>603</sup> AHUFJF – Arquivo Histórico da Universidade Federal de Juiz de Fora.

formação de pastagens<sup>604</sup>. Essa condição reflete a clara estratégia extensiva da política de reprodução da economia agroexportadora que levaria a própria limitação de sua capacidade produtiva na Zona da Mata sul, especialmente no município de Juiz de Fora. Essa condição pode ser evidenciada na análise do comportamento do setor produtivo no município a partir da evolução do número médio de pés de café por unidade produtiva, que evidenciam a redução das áreas cultivadas.

**QUADRO 15:** Número Médio de Pés de Café por Unidade – Juiz de Fora (1880/1929)

DÉCADA	Nº TOTAL DE PÉS	Nº DE UNIDADES	Nº PÉS/UNIDADE
1880/89	1.808.912	14	129.208
1890/99	1.558.254	17	91.662
1900/09	1.558.740	20	77.937
1910/19	1.432.488	12	119.374
1920/29	781.686	18	43.427

Fonte: Inventários – Juiz de Fora (1880/1929). In PIRES (1993, p.108); Também analisado em (BARBOSA, 2013, p.52)... *Op. cit.*

A análise dos dados apresentados reforça o caráter de desaceleração da atividade cafeeira no entorno do município. Essa redução das áreas cultivadas no interior das unidades produtivas reforçaria também a mudança do caráter produtivo, com a substituição da atividade voltada ao mercado externo por atividades destinadas ao abastecimento interno. Nesse ponto a pecuária assumiria um papel importante na nova dinâmica de ocupação dos espaços agrários.

Corroborando com a análise dos dados apresentados no (Quadro 15), e de acordo com (DESTRO, 2006)<sup>605</sup>, o período compreendido entre a crise dos preços no início do século XX até o ano de 1915, não se observaria uma ampliação nas áreas produtivas, mesmo com a disponibilidade ainda que reduzidas de matas e capoeirões. O não aproveitamento dessas áreas no período garantia a possibilidade de sua incorporação em momentos considerados mais oportunos para a economia, o que não viria a acontecer, pelo menos com o café, tendo em vista o padrão de produção da Zona da Mata em sua porção sul.

Ainda como indicativo do abandono dos cafezais e redução da importância econômica do setor agroexportador, podemos afirmar que em 1929, cerca de 75% dos cafezais do município de Juiz de Fora já podiam ser considerados velhos.

<sup>604</sup> PIRES (1993, *Apud.* BARBOSA, 2013, p.51)... *Op. cit.*

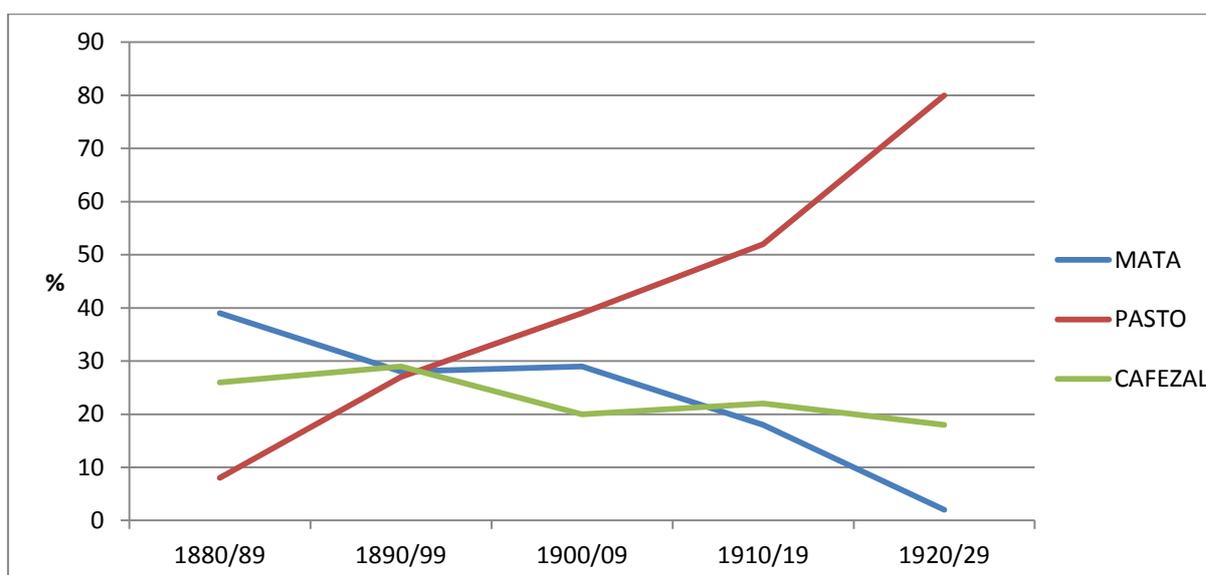
<sup>605</sup> DESTRO (2006, p.41)... *Op. cit.*

Sobre o assunto, Giroletti (1988, p.123)<sup>606</sup> afirma que:

(...) o esgotamento dos solos e as crises de superprodução, não acompanhadas das medidas adequadas de sua correção e de ampliação do mercado externo, afetaram duplamente a lavoura cafeeira nas regiões pioneiras de sua produção, quer pelo abandono dos cafeeiros mais antigos e desestímulo de plantio de novos, quer pela substituição da cultura do café pelo desenvolvimento de pastagens e criação de gado de corte e leiteiro.

Ainda para o autor, as atividades que surgiam em substituição ao setor agroexportador, por não possuírem a mesma rentabilidade e por empregar menor parcela de mão de obra, contribuíam para a redução da concentração e disponibilidade de capitais na região<sup>607</sup>.

**GRÁFICO 04:** Gráfico da Evolução Proporcional da Área de Mata, Pasto e Cafezal - (1880 – 1929)



Fonte: (BARBOSA, 2013, p.53)... *Op. cit.*; com base em dados elaborados por (PIRES, 1993, p.106-107)... *Op. cit.*

Pires (1993) também analisou o comportamento do capital na região do município de Juiz de Fora no período de retração da economia agroexportadora. Ao pesquisar as dívidas ativas, ações, títulos, poupanças e imóveis dos fazendeiros da região no período entre 1870 e 1929, concluiu que existia um relativo processo de empobrecimento da elite local<sup>608</sup>.

<sup>606</sup> GIROLETTI, D. (1988)... *Op. cit.*

<sup>607</sup> GIROLETTI (1988, p.123)... *Idem.*

<sup>608</sup> PIRES (1993, *Apud.* BARROS, 2007, p.118 – 119)... *Op. cit.* De acordo com dados reunidos pelo autor, no período entre 1890 e 1899, a soma dos ativos dos produtores de Juiz de Fora alcançava valores superiores a

No período áureo da produção de café nas últimas décadas do século XIX, a Zona da Mata e em especial o município de Juiz de Fora estariam inseridos dentro do processo de substituição da mão de obra escrava por relações de produção baseadas no trabalho assalariado. Essa reorganização do trabalho no interior das unidades produtivas surtiria um duplo efeito sobre economia local. Por um lado, representava uma redução da rentabilidade econômica por parte da elite, reduzindo por consequência o volume de capitais disponíveis no mercado financeiro, e por outro lado, essa massa assalariada representaria um novo mercado consumidor que de forma direta fomentavam o desenvolvimento de atividades comerciais no ambiente urbano. De acordo com Pires (2007, p.142)<sup>609</sup>, existem estimativas de que “(...) a mobilização monetária envolvendo o pagamento de trabalhadores na cafeicultura pode ter atingido 40% do valor total da produção em meados da década de 1890 (...)”, demonstrando dessa forma, a importância do desenvolvimento do mercado de consumo regional<sup>610</sup>.

No início da década de 1920 ocorreria uma segunda intervenção do Estado no mercado a fim de garantir a lucratividade do setor agroexportador que voltava a apresentar sinais de retração devido à diminuição do preço do café no mercado internacional. A opção encontrada pelo Governo foi captar empréstimos internacionais a fim de garantir a sustentação do preço do produto, o que estimularia novamente a produção nacional<sup>611</sup>. Nesse momento cabe recolocar a produção mineira no contexto nacional, onde o desenvolvimento gigantesco da produção paulista, capaz de atender sozinha a demanda do mercado internacional, ofuscava as pretensões produtivas mineiras. A Zona da Mata não teria condições de concorrer nem em volume, muito menos na qualidade dos grãos com as regiões paulistas, tendo em vista os limites físicos colocados a sua expansão e o processo de envelhecimento gradual de suas lavouras<sup>612</sup>.

---

120.000 Libras. Entretanto, para a década de 1910 seria registrado em ativos, valores próximos a 73.000 Libras, decaindo na década de 1920 para a casa de aproximadas 16.000 Libras.

<sup>609</sup> PIRES, A. (2007)... *Op. cit.*

<sup>610</sup> A título de informação, o trabalho assalariado no interior das propriedades não era a única forma de apropriação da mão de obra. O Relatório Carlos Prates (1905) traz como referência o que chama de “formas de custeio da lavoura”, através da incorporação do sistema de meação. Nesse modelo, era permitido ao colono o cultivo de cereais no interior dos cafezais, sendo responsável por sua manutenção e colheita. Para Prates, esse modelo seria prejudicial ao desenvolvimento da lavoura, desconsiderando na verdade a relação de subordinação social e econômica produzida pelo sistema. Para (VALVERDE, 1958), o sistema de meação possui defeitos de natureza econômica e social, arregimentando o trabalhador a empreitada do fazendeiro. Na verdade, se tudo corresse bem, sem eventos climáticos extremos, pragas ou alterações nos preços do produto, lucravam ambos os meeiros. Entretanto, em casos de eventos indesejados que afetassem a produção, o lavrador era levado à pobreza, enquanto o fazendeiro, com reserva de capitais, conseguia superar os momentos de crise. Outra forma de trabalho se dava pelo pagamento de diárias, utilizando principalmente ex-escravos. Seus valores eram tão baixos que quase não supriam as necessidades básicas do trabalhador. Ver: (VALVERDE, 1958, p. 33 a 36)... *Op. cit.*

<sup>611</sup> BARROS, N. A. (2006, p.64 – 65)... *Op. cit.*

<sup>612</sup> GIROLETTI, D. (1988, p.121)... *Op. cit.*

Outro fator que pesaria na análise do comportamento produtivo da Zona da Mata se refere à própria forma de dispersão e transporte da produção e sua comercialização a partir do porto do Rio de Janeiro. Com a expansão dos ramais ferroviários para a porção nordeste da região<sup>613</sup>, diversas áreas passariam a se comunicar diretamente com o Rio de Janeiro a partir de Além Paraíba, sem a intermediação de Juiz de Fora. Isso ocorreria claramente no trecho compreendido entre as cidades de Muriaé, Cataguases e Leopoldina, grandes centros produtores de café e com significativas aglomerações urbanas. O mesmo seria evidenciado no ramal que ligava Ubá a Caratinga, se conectando ao Rio de Janeiro via São João Nepomuceno, Bicas e Mar de Espanha, deslocando o município de Juiz de Fora da rota de transporte de cargas e assim, contribuindo com o processo de descapitalização do município<sup>614</sup>.

Nesse sentido e de acordo com Pires (1993, p.91)<sup>615</sup>:

(...) os efeitos da crise em Minas Gerais foram, aparentemente, consideráveis. A queda dos preços e a conseqüente depreciação dos lucros na atividade agroexportadora provocaram, de imediato, um abandono dos cafezais velhos e a manutenção apenas daqueles considerados novos, os únicos cuja produtividade garantia alguma remuneração ao produtor. Dessa forma assiste-se por um lado, a uma tendência de queda na produção agroexportadora verificada (...) entre os quinquênios de 1905/09 e 1910/14, quando a produção cai em torno de 21% (...); O impacto da crise deve ter sido maior nas regiões de incorporação produtiva mais antiga do que naquelas de incorporação mais recente, (...).

No caso de Juiz de Fora, a redução da atividade agroexportadora ocorria no mesmo momento em que se observa o desenvolvimento e a consolidação do município enquanto polo industrial. Na verdade, a economia da cidade já apresentava um determinado grau de diferenciação com o desenvolvimento de atividades industriais e comerciais o que lhe atribuía uma condição específica no conjunto da Zona da Mata. Seria então pertinente entendermos que o abandono da lavoura refletiria diretamente no processo de urbanização econômica do município através da reversão de capitais em setores considerados mais produtivos.

Os fazendeiros da região estavam acompanhando esse movimento, sendo comum a associação de capitais em diferentes atividades produtivas a partir principalmente da fundação de sociedades anônimas. Esse movimento seria característico da própria dinâmica de evolução

<sup>613</sup> Compreende os municípios de Manhuaçu, Manhumirim, Carangola, Tombos e Palmas, grande produtores da rubiácea nas primeiras décadas do século XX.

<sup>614</sup> GIROLETTI, D. (1988, p.125)... *Op. cit.*

<sup>615</sup> PIRES, A. (1993)... *Op. cit.*

do capital local, onde muitos proprietários rurais procuravam se desligar da atividade agrária considerada decadente. Na verdade, o espaço urbano se tornara o ambiente mais interessante ao capital, especialmente em um momento de retração da atividade agroexportadora. Dessa forma, antigos fazendeiros vinham se unindo ao movimento de urbanização e industrialização da cidade através da realocação de seus capitais materializados na compra de imóveis urbanos, ativos financeiros, promissórias, instalação de indústrias e casas comerciais <sup>616</sup>.

De acordo com (MIRANDA, 1990)<sup>617</sup>, até a década de 1920 o processo de abandono da lavoura cafeeira ocorreria de forma progressiva, sendo observadas algumas iniciativas de diversificação de atividades que não surtiram os efeitos desejados. A pecuária se apresentava como estratégia mais viável, pela própria condição extensiva de sua prática e pelo crescimento das áreas de pastagens no interior das propriedades. Seria correto afirmar que até o final da década de 1930, a Zona da Mata serviria de palco para um movimento contínuo de diversificação da base agrícola especialmente voltada para a pecuária leiteira. Nessa linha, Destro (2006, p.37)<sup>618</sup> afirma que ocorreria até o final dessa década o, “(...) fim do domínio da primeira atividade (agroexportadora) na região e no município, e a afirmação da segunda (pecuária) como atividade econômica rural, (...)”.

No caso de Juiz de Fora foram deflagradas duas tentativas de dinamizar a pecuária bovina. A primeira ocorreria ainda no século XIX, em 1890, com a criação do Hipódromo Ferreira Lage no Bairro Tapera (Santa Terezinha), e a segunda investida cerca de 40 anos depois, com a fundação do Jôquei Club de Juiz de Fora. Muito embora sejam iniciativas coordenadas pela aristocracia agrária, ambas não surtiram efeitos significativos no estímulo da pecuária bovina<sup>619</sup>. Juiz de Fora não iria se constituir como centro de comércio de gado; na verdade, ocorreria o desenvolvimento no entorno da cidade de uma pecuária voltada à produção de leite e derivados, graças à própria característica das pequenas e médias propriedades e de um mercado consumidor próximo e em expansão.

Essa condição levaria alguns produtores regionais a tratar a propriedade rural como reserva de valor, pois muito embora já estivessem envolvidos na atividade urbana,

---

<sup>616</sup> PIRES, A. (2009, p.258)... *Op. cit.*

<sup>617</sup> MIRANDA, S. R. (1990, p.119)... *Op. cit.*

<sup>618</sup> DESTRO (2006)... *Op. cit.* Segundo o autor, o desenvolvimento da pecuária no município estaria concentrado na produção de leite e derivados, tendo em vista a proximidade com o mercado consumidor e pela possibilidade de se aprimorar a produção a partir da fixação de indústrias de laticínios. Destaca como ressonância do processo de diversificação da atividade agrária, o desenvolvimento de indústrias de beneficiamento de leite e derivados, levando a cidade a se constituir em importante centro de produção de derivados lácteos.

<sup>619</sup> MIRANDA (1990, p.120)... *Op. cit.*

permaneciam como proprietários de faixas de terra nos arrabaldes da cidade, dispostos a inseri-las no mercado em momentos oportunos.

O processo de urbanização da cidade aumentaria significativamente a partir da década de 1920, com o aporte demográfico e a maior demanda de espaços para o crescimento da malha urbana, especialmente para a definição de bairros que pudessem comportar a massa de trabalhadores e operários. Ao mesmo tempo, essa estratégia de incorporação procurava solucionar os problemas relativos à saúde e ao saneamento dos espaços ocupados pela elite, como já discutimos no capítulo III, preconizando a busca pela higienização dos espaços. Essa tendência do mercado, deflagrada pela valorização do solo urbano, desencadearia um novo processo produtivo intra-urbano que estimularia o desenvolvimento de um setor de transações imobiliárias.

Nessa perspectiva, as propriedades do entorno do núcleo urbano foram aos poucos sendo loteadas em um movimento contínuo que se inicia principalmente a partir da década de 1920. Essas áreas foram então incorporadas à malha urbana sob a forma de loteamentos populares, revelando um processo de valorização da propriedade territorial incorporadas ao espaço urbano da cidade. Esse evento seria claro em um primeiro momento nos bairros de Santa Terezinha, Francisco Bernardino, parte do Bandeirantes, Manoel Honório e parte do Alto dos Passos, alcançando posteriormente na década de 1930, os bairros Benfica, a Estrada de Grama, e o Bomba de Fogo<sup>620</sup>. De acordo com Miranda (1990, p.120)<sup>621</sup>, após 1910, “(...) os cafeicultores e pecuaristas do município viriam a se transformar nos mais importantes capitalistas urbanos, (...), alguns anos depois, esses empreendedores já possuíam quase a totalidade de seus investimentos e patrimônios concentrados na cidade”.

Essa reorganização econômica e social da produção no interior da Zona da Mata, em especial de sua porção sul, acabaria por consagrar o município de Juiz de Fora como o principal centro industrial do Estado até meados da década de 1920. Compreendemos que a economia agroexportadora apresentaria um comportamento singular e heterogêneo quando analisada endogenamente, ou seja, ao mesmo tempo em que o café se expandia no sentido norte e nordeste da região estimulado ainda pela disponibilidade de terras e por uma política nacional de estímulo a cultura, a região mais ao sul observaria o declínio e abandono da produção que resultaria na reversão de capitais em atividades urbanas de natureza industrial e comercial, determinando novas formas de uso e ocupação das unidades agrárias.

---

<sup>620</sup> MIRANDA (1990, p.115 – 118)... *Op. cit.*

<sup>621</sup> MIRANDA (1990)... *Idem.*

O que estamos procurando afirmar é que, o processo de industrialização do município ocorreria de forma paralela ao processo de decadência da lavoura no entorno do município, entretanto, o comportamento da produção de toda a região seguiria no sentido oposto, apresentando ritmo crescente no contexto estadual, garantindo a manutenção de sua hegemonia política e econômica até meados da década de 1920<sup>622</sup>.

Já ao analisarmos o comportamento da atividade industrial, compreendemos que seu crescimento se torna mais acelerado nas primeiras décadas do século XX. A nosso ver esse crescimento se apresenta como resultado do próprio processo de reversão de capitais em esfera local e da possibilidade de expansão diante de um mercado consumidor associada à presença de mão de obra disponível. Aliado a esses fatores, existia a disponibilidade de capitais e a existência de um sistema financeiro regional, um sistema de abastecimento de energia e de escoamento da produção, elementos que garantiriam as bases de consolidação da indústria. Na verdade, o município de Juiz de Fora reuniria todos os elementos imprescindíveis ao desenvolvimento e ampliação das relações capitalistas de produção, não omitindo em seu interior a materialidade excludente e conflituosa das relações sociais mediadas pela exploração do trabalho assalariado através da extração da mais valia absoluta.

Seria então importante compreendermos o processo de industrialização diante do conjunto de conexões estabelecidas não apenas com o setor agroexportador, mas também em sua comunicação com diferentes esferas de materialização produtiva que direta ou indiretamente se apresentam relacionadas à economia agrária regional. Essa perspectiva nos leva a interpretar o evento como resultado de um processo, cujas raízes apesar de estarem relacionadas ao setor agrário, não podem ser única e exclusivamente atribuídas a este.

As primeiras décadas do século XX seriam marcadas pela concentração da indústria estadual na Zona da Mata, em especial em Juiz de Fora, reflexo da própria concentração de capitais na esfera regional. Essa condição levaria o município a se tornar o principal centro industrial do Estado até a década de 1920, superando inclusive a capital Belo Horizonte<sup>623</sup>. Aliás, em 1920, apenas a cidade de Juiz de Fora participaria com cerca de 35% da produção industrial do Estado, demonstrando a intensa concentração da atividade no município<sup>624</sup>. Ainda como elemento indicativo dessa concentração, das 19 indústrias criadas em Minas Gerais no período entre 1901 e 1910, 12 se localizavam na Zona da Mata, e destas, 7 se

---

<sup>622</sup> Até meados da década de 1920 a Zona da Mata ainda era responsável por quase 70% da produção de café do Estado. Cf. BARROS, N. A. (2007, p.98)... *Op. cit.*

<sup>623</sup> PIRES, A. (2009, p.89)... *Op. cit.*

<sup>624</sup> MIRANDA, S. R. (1990, p.132)... *Op. cit.*

fixaram em Juiz de Fora<sup>625</sup>. Segundo PIRES (2009)<sup>626</sup>, os dados do Censo de 1905 deixariam claro esse processo de desenvolvimento e concentração industrial na Zona da Mata e em especial no município.

**QUADRO 16 - Participação da Indústria de Juiz de Fora em Relação ao Estado e a Zona da Mata de Minas Gerais (1905)**

	Minas Gerais	Zona da Mata	Juiz de Fora	% MG	% ZM
Estabelecimentos	524	192	43	8,2	22,34
Capital*	26.515	10.459	5.859	22,09	56,01
Operários	9.421	2.997	1.516	16,09	50,58
Produção*	32.444	14.070	8.341	25,86	59,28
Capital/Estab.*	53	54,47	136,25	+157	+150
Operário/Estab.	18	15,60	35,25	+96	+125
Produção/Estab.*	62	73,28	193,27	+213	+164

Fonte: LIMA (1981, *Apud.* PIRES, 2009, p.90)... *Op. cit.*

\* Em contos.

Nessa leitura, podemos aferir que o município concentrava cerca de 8% das indústrias do Estado, sendo responsável por 25% da produção e concentrando cerca de 22% do capital empregado. Com relação à distribuição dos operários por unidade produtiva, as indústrias da cidade empregavam em média o dobro de trabalhadores por estabelecimento em comparação com a média estadual. Ao mesmo tempo, os índices disponíveis na relação entre o capital aplicado por estabelecimentos e o valor da produção por unidade, respectivamente 157% e 213%, dão ideia do tipo de indústria que se desenvolvia na cidade, mais capitalizadas e com maior capacidade de produção<sup>627</sup>.

Essa relação nos levaria a afirmar que, de forma geral, em Juiz de Fora se concentrariam indústrias de maior porte tanto em relação ao volume de capitais empregados quanto na produtividade e no número de operários. Entretanto, cabe chamarmos atenção aqui para um ponto importante, pois quando nos referimos a grandes indústrias, o fazemos em comparação aos fixos produtivos presentes no Estado de Minas Gerais, não comparando esse padrão produtivo com as grandes indústrias que se instalavam em São Paulo ou Rio de

<sup>625</sup> GIROLETTI (1987, *Apud.* PIRES, 2009, p.89)... *Op. cit.*

<sup>626</sup> Em nossa pesquisa, destacamos o trabalho de Anderson Pires (2009) como sendo de extrema importância ao entendimento do processo de desenvolvimento e concentração da atividade industrial na Mata Mineira e em especial no município de Juiz de Fora. Em sua análise, apoiada na interpretação de dados disponíveis no censo de 1905 demonstra com clareza o comportamento da atividade industrial no Estado, destacando a participação do município e da Zona da Mata. Ver: PIRES, A. (2009, p.89 a 94)... *Op. cit.*

<sup>627</sup> Cf. PIRES, A. (2009, p.90)... *Idem.*

Janeiro. Na verdade, a indústria regional reproduziria em menor escala as mesmas características da indústria brasileira do período, voltada ao setor têxtil e de alimentos, porém, o porte dessas unidades produtivas deve ser relativizado dentro dos padrões de desenvolvimento das diferentes áreas de industrialização do país.

Sobre o assunto, Sílvia Maria B. V. de Andrade (1987, p.17)<sup>628</sup> afirma que:

Uma coisa parece clara: em relação à indústria paulista e à do Distrito Federal, a indústria mineira 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 da atividade industrial são o “Têxtil” e “Alimentos e Bebidas” que juntos perfazem 81,8% do capital, 72,8% da produção e empregam 67,3% dos operários, (...).

Essa característica da indústria regional também seria identificada por (PIRES, 2009) quando ao analisar a estrutura da indústria no município entre os anos de 1907 e 1908, constatou que grande parte destas estavam vinculadas a produção de artigos ligados ao consumo direto, predominando assim a produção de bens de consumo leve que direta ou indiretamente estariam relacionados à renda e a demanda proveniente do setor agroexportador. Dessa forma, se destacavam no plano industrial do município, as unidades têxteis, de alimentos e bebidas, laticínios, calçados, móveis, curtumes e artigos de couro, cigarros, mecânicas entre outras voltadas a atender as demandas sociais imediatas, contemplando um total de 57 unidades produtivas no período<sup>629</sup>.

Pires (2009) também chama atenção para o porte da indústria regional quando comparado aos demais centros nacionais, em especial São Paulo e Rio de Janeiro. Para o autor, a estrutura industrial do município seria extremamente inferior tanto na relação de capitais aplicados quanto na proporção de operários por unidade produtiva e o valor da produção. Essa condição estaria relacionada à própria dinâmica de evolução da cafeicultura na região, e tal como essa, apresentava um limite espacial a sua expansão pela competitividade de mercados e sua posição periférica em relação aos grandes centros<sup>630</sup>.

A industrialização de Juiz de Fora vai refletir a mesma posição ocupada pela cafeicultura no contexto do país. Estamos diante de uma industrialização periférica, secundária frente aos grandes centros de produção industrial, apesar de sua importância no âmbito regional; uma industrialização cuja

<sup>628</sup> ANDRADE, Sílvia Maria Belfort Vilela de. *Classe Operária em Juiz de Fora: Uma história de lutas (1912 – 1924)*. Juiz de Fora, Editora da UFJF: 1987.

<sup>629</sup> PIRES, A. (2009, p.94 a 95)... *Op. cit.*

<sup>630</sup> PIRES (2009, p.91)... *Idem.*

fragilidade é um reflexo da própria estrutura que a gerou, e que vai se expressar no período posterior a 1930, quando paralelamente a constituição de um mercado nacional (que vai corresponder a uma invasão e ocupação de um de seus espaços básicos de realização econômica) sofre um processo irreversível de estagnação e decadência. (PIRES, 2009, p.92)<sup>631</sup>.

A estrutura industrial do município apresentaria um ritmo de crescimento constante nas primeiras décadas do século XX, o que o colocaria como o principal centro industrial do Estado. Em valores nominais, a produção do município cresceria a uma taxa de 298% entre os anos de 1905 e 1920; no mesmo compasso, o número de estabelecimentos que em 1905 somavam 43 unidades produtivas, se elevaria para a marca de 186 estabelecimentos em 1920, representando um crescimento de 332%<sup>632</sup>.

Já o período compreendido entre os anos de 1900 e 1914 seria o mais dinâmico do processo de industrialização sendo registrada a abertura de 185 estabelecimentos produtivos<sup>633</sup>. Esses dados seriam importantes para compreendermos a dinâmica da evolução da indústria no interior da Zona da Mata a tal ponto que em 1905, somente o município de Juiz de Fora concentrava quase 50% do valor da produção industrial, enquanto a capital Belo Horizonte contribuía com cerca de 8% do total do Estado<sup>634</sup>. Esse padrão de crescimento seguiria ascendente até a década de 1920, muito embora a partir de 1915 ocorresse um processo de desaceleração do crescimento industrial da Mata Mineira e do município. Esse processo de desaceleração do ritmo de crescimento pode ser evidenciado quando comparamos os dados referentes ao número de estabelecimentos inaugurados em Juiz de Fora entre 1915 e 1930, somando um total de 72 unidades produtivas, ou seja, uma redução superior a 50% no volume de crescimento quando comparado aos quinze primeiros anos do século XX que somaram 185 unidades instaladas<sup>635</sup>.

Ainda em 1905, somente os municípios da Zona da Mata concentrariam cerca de 60% do valor da produção industrial do Estado<sup>636</sup>, esse índice sendo reduzido para 37% nos anos de 1920, reflexo do próprio comportamento de desaceleração do crescimento industrial percebidos após 1915 e materializados sobre toda a região, muito embora se mantivesse ainda sua posição de destaque no contexto da produção estadual. O (Quadro 17) a seguir busca comparar a participação dos dez principais municípios industriais de Minas Gerais nos anos

---

<sup>631</sup> PIRES (2009)... *Op. cit.*

<sup>632</sup> PIRES (2009, p.94)... *Idem.*

<sup>633</sup> GIROLETTI, D. (1988, p.131)... *Op. cit.*

<sup>634</sup> PIRES (2009, p.90)... *Idem.*

<sup>635</sup> GIROLETTI (1988, p.131)... *Idem.*

<sup>636</sup> PIRES (2009, p.91)... *Idem.*

de 1905 e 1920, deixando claro o processo de desaceleração do crescimento da indústria regional.

**QUADRO 17 - Municípios Mais Industrializados de Minas Gerais – 1905/ 1920**

1905			1920	
	Município	Valor da Produção*	Município	Valor da Produção*
1	Juiz de Fora	8.341	Juiz de Fora	33.000
2	Sete Lagoas	2.514	Conselheiro Lafaiete	19.000
3	Belo Horizonte	1.468	Belo Horizonte	18.000
4	Palmyra	1.099	Nova Lima	16.000
5	Prados	1.044	Santos Dumont	13.000
6	Ouro Preto	750	Ouro Preto	8.000
7	S. J. Nepomuceno	744	Oliveira	7.000
8	Ponte Nova	642	S. J. Nepomuceno	5.000
9	Cataguases	632	Itajubá	5.000
10	Baependi	582	Ponte nova	5.000
	<b>Total</b>	17.816	<b>Total</b>	129.000

\* Em mil contos de réis

Fonte: Dados disponíveis em (PIRES, 2009, p. 91 e 93)... *Op. cit.*

Elaborado pelo Autor.

Com a análise do quadro percebemos que a produção total do Estado apresentou um crescimento significativo entre o período analisado, o que indicaria uma mudança na dinâmica econômica e produtiva das regiões. Além disso, em ambos os períodos, o município de Juiz de Fora se destacava como grande centro polarizador da produção, entretanto, reduzindo sua parcela de participação no montante total. Seria esse o indício de um processo de dispersão industrial que culminaria com um movimento em direção à região central do Estado, fato evidenciado através da redução da participação dos municípios da Zona da Mata no contexto industrial de 1920.

Observamos que em 1905, a maioria dos municípios industrializados se concentrava na Mata Mineira, enquanto que, para o período de 1920, percebemos a ampliação da participação industrial de municípios localizados na região central do Estado. Para (PIRES, 2009) <sup>637</sup>, isso poderia ser explicado pelo desenvolvimento da indústria metalúrgica e no crescimento urbano e industrial de Belo Horizonte que assumiria como capital, uma posição importante na definição da estratégia de integração política e econômica do Estado. Discutiremos mais a frente essa relação, em tempo, chamamos a atenção para ser esse o

<sup>637</sup> PIRES (2009, p.93)... *Op. cit.*

evento que contribuiria a decadência produtiva de Juiz de Fora a partir da década de 1930, com o deslocamento do aparato político e econômico para a nova capital Belo Horizonte.

De acordo com Giroletti (1988), no período entre 1915 e 1919, teriam sido inauguradas no município apenas 7 indústrias, reflexo do próprio processo de desaceleração. Já nos períodos posteriores, entre os anos de 1920 e 1924, surgiriam 25 unidades produtivas, e entre 1925 e 1930, 40 novas unidades seriam inauguradas na cidade<sup>638</sup>. A retomada do crescimento da década de 1920 pode ser vista dentro do contexto de valorização do preço do café no mercado estimulado por intervenções do Estado. Nesse período, o estímulo ao crescimento da lavoura regional possibilitou a abertura de diversas pequenas indústrias que se juntariam as já existentes, caracterizando o parque industrial do município, formado em grande parte por pequenas e médias unidades voltadas a produção de bens não duráveis<sup>639</sup>.

Entretanto, ao analisarmos o comportamento da indústria na década de 1920, observaremos que existiriam variados obstáculos a sua consolidação efetiva. Seria a partir do início dessa década que a indústria regional enfrentaria o período mais difícil de sua história, graças às próprias limitações internas inerentes ao processo produtivo sob o qual foi forjada<sup>640</sup>. Além disso, justamente a partir da segunda metade dessa década o setor agroexportador começaria a dar claros sinais de esgotamento. Nesse ponto, não apenas pela impossibilidade física de ampliação das áreas cultivadas ou pelo esgotamento dos solos da região, mas também por uma conjuntura internacional de crise dos preços nos mercados. Como eventos interligados pelos fluxos de capital, seria evidente que de alguma forma, a indústria regional iria sofrer os impactos da descapitalização do setor agrário.

Ao observarmos o número de falências registradas no município na década de 1920, podemos ter ideia do processo de desaquecimento industrial que se materializava conjuntamente com o processo de abandono das lavouras no entorno do município de Juiz de Fora. Dessa forma, podemos perceber no (Quadro 18) que no período de 1920 a 1930 seriam registradas 118 falências na cidade, ao mesmo tempo, se compararmos com os dados de (GIROLETTI, 1988)<sup>641</sup> para o mesmo período, seriam inauguradas 65 unidades produtivas no município, sendo claro então a definição de um processo de retração da atividade industrial.

---

<sup>638</sup> GIROLETTI (1988, p.124)... *Op. cit.*

<sup>639</sup> GIROLETTI (1988, p.123)... *Idem.*

<sup>640</sup> BARROS (2007, p.113)... *Op. cit.*

<sup>641</sup> GIROLETTI (1988, p.124)... *Idem.* Períodos selecionados.

**QUADRO 18:** Número de falências de estabelecimentos industriais em Juiz de Fora - 1920/1930

<b>ANOS</b>	<b>NÚMERO DE FALÊNCIAS</b>
1920	1
1921	2
1922	7
1923	6
1924	5
1925	20
1926	18
1927	9
1928	15
1929	26
1930	9
<b>TOTAL</b>	<b>118</b>

Fonte: AH-UFJF. Processos de Falência. Fundo C. *Apud.* (BARROS, 2007, p.122)... *Op. cit.*

Dessa forma, o processo de desaceleração da indústria regional coincidiria com o próprio desaquecimento do setor agroexportador na Zona da Mata sul. Seria claro afirmar que, as raízes dessa desaceleração estariam num conjunto de fatores que incidiram na esfera econômica e política da região. Ora, a descapitalização do setor agrário desencadearia efeitos no conjunto da economia, e seus reflexos afetariam as atividades do setor industrial tendo em vista as estreitas conexões estabelecidas entre ambas as atividades produtivas.

Vários fatores de ordem interna colaborariam de forma negativa a deflagração desse panorama de descapitalização e desaceleração industrial. A condição geográfica do município de Juiz de Fora, localizado no interior do Estado, dificultava a comunicação com os mercados internacionais, tornando-o dependente das casas comerciais de importação sediadas principalmente no Rio de Janeiro. Essa relação tornava os insumos e os bens de capital necessários à atividade industrial mais caros, devido as comissões e fretes pagos a sua importação, o que levaria a um relativo atraso tecnológico das indústrias regionais<sup>642</sup>. Esse fator levaria ao aumento excessivo das tarifas de transporte e ao custo final dos equipamentos tornando a produção mais cara e por consequência, reduzindo seu grau de competitividade com outros centros, restringindo assim sua esfera de atuação a um nível regional<sup>643</sup>.

<sup>642</sup> PIRES (2009, p.115)... *Op. cit.*

<sup>643</sup> Sobre o assunto ver: (MIRANDA, 1990, p.138)... *Op. cit.*; (BARROS, 2007, p.121)... *Op. cit.*; e (GIROLETTI, 1988, p.129 a 130)... *Op. cit.* Como exemplo dos altos custos do transporte, (GIROLETTI, 1988) cita o caso da Cia Pantaleone & Arcuri que importava amianto para a produção de telhas. Num primeiro momento, trazia sua matéria prima de Caeté, no centro do Estado, entretanto, devido à precariedade da exploração, opta em importar a matéria prima do Canadá. O transporte desse material, do porto do Rio até Juiz de Fora ficava mais caro que o trecho percorrido entre Nova Iorque e Rio de Janeiro. Com a inviabilidade do

Outro fator estaria relacionado ao que (MIRANDA, 1990, p.139)<sup>644</sup> chamou de “obsolescência da infraestrutura de serviços”. Nesse ponto, a energia elétrica que havia sido sinônimo de modernidade da “*Manchester Mineira*”, na década de 1920 representava um forte empecilho à expansão da atividade, cujas demandas suplantaram em muito a capacidade de fornecimento. Essa insuficiência de energia levaria inclusive a casos de alternância de fornecimento limitando o processo de expansão industrial do município. Parece claro que, o aumento da demanda por energia não acompanhou a ampliação da produção e fornecimento, seja ele industrial ou particular, além disso, a qualidade do serviço era por vezes questionada devido as recorrentes suspensões de abastecimento e por fim, eram considerados extremamente elevados os preços das tarifas <sup>645</sup>.

Fica claro nas palavras de (PIRES, 2009, p.116)<sup>646</sup> que, “(...) os componentes básicos que haviam dado vida à provinciana mas dinâmica “*Manchester Mineira*” tinham se esgotado”. Entretanto, não apenas pelos fatores endógenos apresentados anteriormente, pesaria ainda os fatores exógenos aqui considerados dentro de um novo panorama de definição política e econômica do Estado que conduziria a uma rearticulação interna da economia mineira com a definição da nova capital Belo Horizonte. Ao mesmo tempo, o deslocamento do centro político decisório num contexto de mudanças nacionais, inferiria no panorama produtivo, interferindo no ritmo e no comportamento das economias regionais. Discutiremos no próximo item essa relação, nesse momento destacamos apenas que a análise das causas do processo de esvaziamento econômico da região não poderia ser atribuída unicamente a fatores endógenos, sendo clara a conjugação com elementos importantes de ordem política e econômica numa esfera estadual, nacional e internacional.

A década de 1930 seguiria o compasso de retração da atividade industrial. Sem dúvida, o período compreendido entre os anos de 1929 e 1933 seriam os mais críticos, concentrando um total de 84 falências <sup>647</sup>. Nos anos posteriores, entre 1935 e 1940, se observaria uma redução no número de falências e um aumento no número total de estabelecimentos industriais instalados, muito embora esse crescimento ocorresse graças à

---

transporte ferroviário pelos altos custos, optou a indústria pelo transporte de mulas, regredindo aos modelos utilizados no século XIX. Devido a essas restrições, não demoraria a empresa fechar sua unidade produtiva na cidade, se transferindo para São Paulo. Outros exemplos são claros como as fábricas de cerveja que compravam sua matéria prima da Alemanha e da Áustria, já as indústrias de máquinas e fundições recorriam ao ferro-gusa da Escócia e ao aço da Alemanha, além dos motores elétricos ingleses e italianos, tintas, folhas-de-flandres, entre outros produtos.

<sup>644</sup> MIRANDA (1990)... *Op. cit.*

<sup>645</sup> GIROLETTI (1988, p.128)... *Op. cit.*

<sup>646</sup> PIRES (2009)... *Op. cit.*

<sup>647</sup> Ver Quadros 18 e 19.

fixação de diversas unidades produtivas de pequeno porte. De acordo com (BARROS, 2007), apesar do aumento de unidades produtivas, seria observado uma redução no número médio de operários por estabelecimento, revelando um claro indício de que estas novas indústrias não teriam grande porte. Essa seria uma característica do período onde nenhuma grande indústria se fixaria na cidade, além disso, o “quilate” das indústrias que faliram no transcurso da década seria bem maior do que a grandeza das que eram abertas, o que demonstraria a perda do fôlego industrial não apenas do município, mas também da região <sup>648</sup>.

**QUADRO 19** - Número de falências de estabelecimentos industriais em Juiz de Fora - 1931/1940.

<b>ANOS</b>	<b>NÚMERO DE FALÊNCIAS</b>
1931	22
1932	12
1933	15
1934	4
1935	8
1936	0
1937	6
1938	7
1939	7
1940	3
<b>TOTAL</b>	<b>84</b>

Fonte: AH-UFJF. Processos de Falência. Fundo C. *Apud.* (BARROS, 2007, p.125)... *Op. cit.*

Essa desaceleração da atividade industrial que se iniciara na década de 1920 resultaria no final da década de 1930 numa reorganização da concentração industrial no interior do estado onde Belo Horizonte começaria a superar a posição ocupada por Juiz de Fora em um ritmo acelerado, cumulativo e irreversível<sup>649</sup>. Nesse percurso, já na década de 1940, estaria praticamente extinto o mito da “*Manchester Mineira*”, tendo sua importância econômica e política relegada a um segundo plano, permanecendo à margem do crescimento do país e do estado. Essa década marcaria o limite de um novo ritmo de vida, mais lento e progressivo, baseado muito mais num “compasso de espera”<sup>650</sup> por tempos mais prósperos.

Ao mesmo tempo, a região Metalúrgica começava a ocupar a liderança na atividade industrial, ofuscando não apenas a Zona da Mata, como também o município de Juiz de Fora

<sup>648</sup> BARROS (2007, p. 124 e 125)... *Op. cit.*

<sup>649</sup> BARROS (2007, p.130)... *Idem.*

<sup>650</sup> MUSSE (2008, p.112 a 113)... *Op. cit.*

que observava sua participação no valor da produção se reduzir a 20% do volume total do Estado. Seria então correto afirmar que, o desenvolvimento da Zona Metalúrgica e de Belo Horizonte ocorreria em detrimento do crescimento da Zona da Mata e de Juiz de Fora, diante da materialização de uma política econômica revestida por um ideário de integração estadual<sup>651</sup>. Esse projeto de integração não seria viável enquanto o principal centro da economia se concentrasse na Zona da Mata, em especial em Juiz de Fora, desvinculado do contexto histórico das Minas e ligado por laços comerciais, produtivos e culturais a Capital Federal. Na verdade, essa política de integração se reverteria em ações tanto na esfera política quanto econômica, representando um processo consciente de “*Redescoberta das Minas*”.

#### 4.2 - A “Reinvenção” da mineração e a “Redescoberta” das Minas

Logo após a Proclamação da República, em 1889, surgiriam as primeiras reivindicações no sentido de se construir uma nova capital que pudesse oferecer maior possibilidade de expansão e integração das diferentes regiões do Estado. Sonhava-se definir um novo centro irradiador de cultura que rompesse com a ideia de atraso e desarticulação entre as regiões, constituindo um centro econômico e político independente, capaz de se colocar diante da nova dinâmica republicana<sup>652</sup>.

Esse projeto seria permeado pela necessidade de se romper com a ideia de “mosaico mineiro”<sup>653</sup>, ou seja, de um Estado onde as diferentes regiões se apresentavam desarticuladas e desintegradas em seu contexto interno, sendo muito mais evidentes as articulações estabelecidas com os Estados vizinhos<sup>654</sup>. Nesse caso se enquadraria especialmente a Zona da Mata Mineira, região mais rica e ligada tanto culturalmente quanto economicamente a cidade do Rio de Janeiro. Nesse argumento, pairava a necessidade de se romper com as “forças centrífugas”<sup>655</sup> que poderiam promover o dilaceramento do Estado, representando a materialização de uma política de integração, por nós entendida como um processo de “*redescoberta das Minas*”.

---

<sup>651</sup> MIRANDA (1990, p.137)... *Op. cit.*

<sup>652</sup> LESSA (1985, p.273)... *Op. cit.*

<sup>653</sup> WIRTH, J. (1982, *Apud.* CROCE, 2008, p.06)... *Op. cit.*

<sup>654</sup> *Idem*

<sup>655</sup> PAULA, M. (1976, *Apud.* MUSSE, 2008, p.108)... *Op. cit.*

Para a execução desse projeto modernista e republicano, seria também necessário se romper com a imagem da antiga capital Ouro Preto, colonial e monárquica. Nas palavras de Lessa (1985, p.273)<sup>656</sup>, a antiga capital, “(...) velha, ranzinza e acomodada”, não iria nunca dar conta desse novo projeto. Dessa forma, desejava-se romper com o ranço colonial representado pela imagem da antiga capital, construindo uma cidade moderna e capaz de representar o Estado diante da política progressista que se pretendia construir<sup>657</sup>.

Seria clara a disputa entre os agentes políticos e econômicos do Estado no sentido de atrair a nova capital para a proximidade de suas esferas de domínio, especialmente entre Ouro Preto, que não queria perder sua primazia enquanto centro político, e Juiz de Fora, enquanto representante da região mais desenvolvida economicamente e responsável por maior parte dos impostos arrecadados.

Juiz de Fora chegaria a ser cogitada como sede para a nova capital, entretanto, essa possibilidade não era bem vista, especialmente por Ouro Preto. A disputa era clara e aberta a ponto de surgirem discursos inflamados dos representantes de ambas as localidades em defesa da fixação da nova capital. Lessa (1985) recobra com propriedade os discursos em seus fragmentos mais ríspidos, sendo interessante demonstrarmos a animosidade provocada pela possibilidade de mudança do eixo político no Estado. Afirma assim que, para os ouro-pretanos, sua cidade seria a sede da intelectualidade, das escolas superiores e do alto funcionalismo, ao ponto que Juiz de Fora seria apenas uma “(...) terra de rudes fazendeiros e operários (...)”, “(...) um lamaçal onde o povo fluminense vai procurar prazeres!”; uma cidade de vícios e impurezas e que Ouro Preto estaria “(...) sendo aviltada por uma súcia de especuladores de um pantanal nas margens do Rio Paraibuna!”. Em contra partida, bradavam os juiz-foranos que retirar a capital da cidade seria uma medida “anti-econômica e anti-política”, que, apesar de não possuírem escolas superiores, seus filhos estudavam na Europa. Em tempo, afirmavam ser Ouro Preto uma terra de “(...) pachorrentos e apombados burocratas (...)”, que “(...) só viviam de glórias do passado, um dente cariado e já imprestável (...)”<sup>658</sup>.

Muito embora existisse essa disputa política e econômica, o que mais pesaria contra a definição de Juiz de Fora como capital do Estado seria sua posição geográfica. O próprio engenheiro nomeado para definir o local e elaborar o projeto da nova capital, Aarão Reis, em seu relatório, afirmava que Juiz de Fora “(...) possui excelentes condições mas está afastada

---

<sup>656</sup> LESSA, J. (1985)... *Op. cit.*

<sup>657</sup> BARBOSA (2013, p.75)... *Op. cit.*

<sup>658</sup> LESSA, J. (1985, p.273 a 274)... *Idem.*

do verdadeiro centro territorial mineiro<sup>659</sup>. Dessa forma, a cidade de Juiz de Fora seria recusada como possível sede da capital por “(...) não apresentar condições de se tornar um centro verdadeiro. Sua localização dificultava a comunicação com grande parte do Estado e seus fortes vínculos com o Rio de Janeiro desviavam os interesses locais para esse centro”<sup>660</sup>.

Essa seria a frustração da cidade que mesmo diante do dinamismo alcançado em tão curto espaço de tempo não conseguiria concentrar o poder político, o que por consequência, limitaria sua esfera influência numa escala regional. A disputa seria vencida pelo arraial do Curral Del Rei, localizado na porção central do Estado que, em votação apertada, superou sua adversária São João Del Rei na disputa<sup>661</sup>. Essa localidade seria então demolida para a construção da capital Belo Horizonte, fundada em 1897. Uma cidade nova, planejada e moderna que seria investida da responsabilidade política de promover a integração do Estado.

Sua localização em uma área quase desabitada na porção central do Estado garantiria ao poder público a condição de desenvolver uma administração mais isenta dos interesses das elites regionais. Já o distanciamento dessas elites, em especial dos cafeicultores e industriais da Zona da Mata, dificultava a organização desses grupos a fim de pressionar o Estado por mais recursos, o que seria interessante, tendo em vista a necessidade de se canalizar receitas para a construção da nova capital o que implicaria num reordenamento espacial da aplicação dos recursos.

Ora, a construção de uma nova capital, em um lugar ermo e desabitado, implicaria em criar toda uma infraestrutura de transportes, de abastecimento de água e energia, de saneamento, construção de ruas, prédios e todos os demais equipamentos urbanos necessários a viabilizar o funcionamento efetivo da urbe. E isso teria um preço, muito alto inclusive<sup>662</sup>.

Esse custo seria socializado entre as diversas regiões do Estado, representando um impacto direto a suas economias. Como Juiz de Fora e a Zona da Mata eram as mais desenvolvidas economicamente, pesaria sobre estas os maiores ônus da construção da capital<sup>663</sup>. Além disso, com o comprometimento da receita do Estado, reduzia-se substancialmente o retorno dos impostos para as diversas localidades, o que implicaria na retração das oportunidades de dinamização das economias regionais. Ou seja, na medida em que os recursos eram carreados para a nova capital, as demais regiões seriam penalizadas pela

<sup>659</sup> Aarão Reis: Relatório. (1993, *Apud*, MIRANDA, 1990, p.137 - 138)... *Op. cit.*

<sup>660</sup> PAULA (1976, *Apud*, MUSSE, 2008, p.108)... *Op. cit.*

<sup>661</sup> DULCI (2004, *Apud*, BARBOSA, 2013, p.75)... *Op. cit.*

<sup>662</sup> GIROLETTI (1988, p.126)... *Op. cit.* A construção da capital comprometeu não apenas a receita do Estado, ocorrendo também o endividamento futuro a partir da aquisição de empréstimos contraídos no exterior.

<sup>663</sup> GIROLETTI (1988, p.127)... *Idem.*

redução de investimentos e retorno dos impostos arrecadados<sup>664</sup>. O aumento do encargo fiscal sobre a Zona da Mata, em especial na sua porção sul e no município de Juiz de Fora, traria implicações na própria descapitalização da elite agrária regional. Além disso, como já analisamos, a cafeicultura nessa porção da Zona da Mata apresentaria níveis contínuos de retração após o início do século XX, representando mais um elemento agravante da condição de esvaziamento econômico percebido principalmente após a segunda metade da década de 1920.

O interesse político em constituir a capital Belo Horizonte como polo econômico e industrial do Estado desencadearia um processo de migração interna de recursos humanos e capitais que, estimulados por políticas públicas, garantiam que a nova capital assumisse posição de destaque na atração de investimentos. Já a partir do início da década de 1920 seriam mais evidentes os efeitos da política de centralização dos investimentos por parte do Estado, especialmente em um momento em que a cafeicultura regional começaria a apresentar claros sinais de crise e a indústria, como estrutura produtiva ligada direta ou indiretamente ao setor primário, também dava sinais de recrudescimento.

Ao mesmo tempo, a descentralização industrial produziria uma burguesia desarticulada e incapaz de se colocar na pauta de discussões políticas do Estado. Como afirma Giroletti (1988, p.128)<sup>665</sup>, “(...) em Minas Gerais não havia como em São Paulo, uma burguesia concentrada na Capital, articulada e com peso político para pressionar o Estado no sentido de adotar uma política que atendesse prioritariamente os interesses do café”, especialmente em períodos de crise dos preços ou no sentido de se produzir uma política de diversificação das atividades produtivas com ampliação efetiva dos mercados consumidores.

Essa condição ficaria clara com a deflagração da crise do mercado internacional a partir da quebra da Bolsa de Nova Iorque em 1929<sup>666</sup>. Essa crise representaria um forte golpe à economia nacional onde o café, seu principal produto de exportação e responsável por quase

---

<sup>664</sup> *Idem Ibidem.*

<sup>665</sup> GIROLETTI, D. (1988)... *Op. cit.*

<sup>666</sup> A crise de 1929 foi desencadeada a partir da brusca queda das cotações na Bolsa de Nova Iorque. A “terça feira negra” como ficou conhecida influenciaria não apenas a dinâmica política e econômica dos EUA, mas também de todos os países com quem mantinha relações comerciais. Essa crise pode ser entendida a partir de elementos endógenos do próprio sistema capitalista, onde a produção, especulação e a falta de regulamentação implicariam num colapso do sistema financeiro. A busca pelo lucro estimulada pelo próprio ideal capitalista de se produzir cada vez mais mercadorias levaria o mercado a uma crise de superprodução que conduziria a queda dos preços. Pesaria nessa dinâmica, o processo de reorganização econômica produtiva da Europa, que após a Primeira Guerra tornara-se dependente de produtos americanos. A recolocação das economias europeias no mercado internacional reduziria o potencial de exportação da economia americana, promovendo uma retração na produção e um processo de desemprego estrutural. Essa crise influenciaria também os países exportadores de produtos primários que com a redução dos preços e a diminuição do consumo, sentiram profundamente abaladas suas economias já periféricas. Sobre a crise de 1929, ver: BARROS (2007a, p. 43 a 60)... *Op. cit.*

70% da receita, reduziria sua participação a aproximados 53%, afetando diretamente a balança comercial brasileira. A produção do Brasil na época chegava a oito milhões de sacas e somado com os estoques existentes graças à política nacional de valorização dos preços, colocava-se o país em condição de sozinho abastecer a demanda internacional de aproximadas 16 milhões de sacas/ano<sup>667</sup>. Esse seria o panorama da produção nacional, extremamente dependente do mercado externo e com alto grau de vulnerabilidade diante de uma crise de preços internacional. Essa regra pelo menos parece clara no capitalismo, onde o excesso de produto no mercado associado à redução do consumo internacional desencadearia a queda do preço da commodity.

A crise afetaria diretamente os interesses de uma elite agroexportadora insatisfeita com os rumos da economia nacional e em especial com a redução de seu poder econômico frente ao novo panorama que começa a se tecer. Essa elite agrária começaria então a exigir ações que pudessem solucionar a crise que se apresentava, nessa linha:

Os fazendeiros de café, principal sustentáculo do poder político no Brasil até então, exigiam medidas urgentes para solucionar a crise. A incapacidade do governo Washington Luís em superá-la, podemos dizer, tornou-se o motivo imediato da revolução de 1930, que depôs o presidente. Seu sucessor, Getúlio Vargas, procurou enfrentar a crise obtendo empréstimos no exterior para financiar o armazenamento dos excedentes. Tal prática não foi levada até o fim: uma pequena parte do excedente foi trocado por trigo norte-americano e o resto foi queimado para garantir o preço no mercado internacional. (BARROS, 2007, p.62)<sup>668</sup>.

O período compreendido entre os anos de 1930 e 1937, sob o governo de Getúlio Vargas, pode ser caracterizado pela busca por um novo modelo econômico que pudesse ao mesmo tempo, amenizar os impactos sofridos pelo setor agroexportador em decadência e garantir uma condição mínima para o desenvolvimento econômico<sup>669</sup>. Para tanto, seria necessário reduzir o grau de dependência econômica nacional em relação ao setor primário o que resultaria na definição de uma nova política desenvolvimentista. Essa estratégia reforçaria uma ação mais intensiva do Estado como definidor dos caminhos a serem seguidos pela indústria nacional, tanto numa esfera política e econômica quanto locacional. Tais ações sem dúvida sopravam a favor dos interesses e as aspirações da nova capital mineira em um

---

<sup>667</sup> BARROS (2007a, p. 61)... *Idem*.

<sup>668</sup> *Idem Ibidem*.

<sup>669</sup> BARROS (2007a, p.74)... *Idem*.

momento de clara redefinição das prioridades políticas em termos de investimento por parte do Estado, o que potencializaria a Região Metalúrgica em detrimento as diversas outras regiões das Minas.

(PRADO JR, 1945, p.311), analisando o contexto da crise do sistema agroexportador afirmaria que, “(...) seria esse o momento em que se verificará a exiguidade da base econômica em que se assentava a vida brasileira, (...)”. Seria uma exigência então, romper com as estruturas econômicas e sociais existentes para que o país pudesse superar sua modesta posição de fornecedor de produtos primários ao mercado internacional<sup>670</sup>.

A ascensão de Getúlio Vargas a Presidência após a Revolução de 1930, representaria a superação das relações de poder estabelecidas entre as oligarquias mineiras e paulistas que se revezavam na condução do Governo Federal. Esse novo período seria marcado pela centralização e fortalecimento do poder central que estaria disposto a deflagrar um projeto de modernização capitalista baseado em um processo de estímulo a industrialização. Seria então necessário superar a influência dos coronéis, o que não seria difícil diante de um panorama internacional contrário ao setor agrário. No caso de Minas Gerais, para que as classes dirigentes assumissem efetivamente o poder e para que se tornassem influentes no meio político nacional, seria necessário superar a influencia dos coronéis da Zona da Mata, o que significaria uma mudança qualitativa no corpo da elite estadual. Na verdade, as classes dirigentes da nova capital mineira, conduziram o crescimento econômico e industrial para Belo Horizonte a partir do estímulo ao desenvolvimento de atividades ligadas a mineração e a siderurgia<sup>671</sup>. Essa política daria origem ao que procuramos chamar de “*reinvenção da mineração*”, que diferente daquela colonial e com potencial de acumulação econômica centrípeta do século XVII e XVIII, agora se apresentaria capitalista e conduzida pelo Estado Nacional, representando um vetor de concentração do potencial econômico centrífugo e no sentido da Região Metalúrgica.

Seria importante aqui estabelecermos um parêntese necessário ao entendimento dos reais impactos da crise de 1929 sob a Zona da Mata e a redução do poder das elites agrárias regionais. Ao analisarmos o comportamento do setor produtivo agroexportador regional, compreendemos que assim como em São Paulo, a produção cafeeira da Zona da Mata sentiria os efeitos da crise do mercado, o que em uma produção periférica e que já apresentava limites físicos a sua expansão, levaria a condições devastadoras diversos municípios. Entretanto, na Zona da Mata sul, que inclui o município de Juiz de Fora, o café já havia apresentado sinais

---

<sup>670</sup> PRADO JR. (1945, p.311 a 324)... *Op. cit.*

<sup>671</sup> Cf. com BASTOS (2002, p.05)... *Op. cit.*

de redução e crise da produção muito antes do final da década de 1930 devido à atuação conjunta de diversos fatores endógenos já apresentados. Ora, ficaria evidente que essa porção do espaço seria afetada muito mais pela ressonância política do momento de crise do que pelo impacto direto sobre a produção cafeeira. Essa condição nos leva a afirmar que, de forma geral, a crise dos mercados internacionais, reflexo da quebra da bolsa de Nova Iorque, afetaria a Zona da Mata norte e nordeste de forma similar ao ocorrido em São Paulo. Entretanto, a porção sul da região, que já representava uma parcela reduzida na produção total, os impactos da crise seriam maiores numa esfera política, com a superação dos interesses das elites regionais, o que claro, influenciaria no redimensionamento do fluxo de capitais no sentido da nova capital. Dessa forma, queremos dizer que o impacto da crise sobre Juiz de Fora, principal município da região e entreposto comercial, estaria diretamente relacionado à esfera política, o que reduzia a possibilidade da região em se colocar frente à nova dinâmica produtiva nacional, o que por sua vez promoveria fortes impactos a economia local e regional. Assim, com a redução do poder dos coronéis da região, a burguesia de Juiz de Fora e da Zona da Mata não conseguiu se unir a tecnocracia estatal de Belo Horizonte, que passou a definir o projeto político de expansão da economia mineira<sup>672</sup>.

Durante a década de 1930 seria mais claro o processo contínuo e irreversível de deslocamento do centro político e econômico da Zona da Mata no sentido da Região Metalúrgica. Belo Horizonte já em 1935 superaria o potencial produtivo de Juiz de Fora, assumindo um ritmo acelerado graças ao estímulo de uma política de Estado comprometida com o processo de estruturação de uma indústria de base. No sentido contrário, na Zona da Mata se concentrariam as indústrias têxteis e de alimentos, em grande parte representada por pequenas e médias unidades produtivas que sentiam as dificuldades de concorrer no mercado nacional, não havendo estímulos para uma possível diversificação das atividades o que represava a produção dentro da escala de influência da própria Zona da Mata. Juiz de Fora, que havia sido a “*Manchester Mineira*”, entreposto comercial e sede da concentração de capitais no Estado, via-se superada em um rápido processo de deslocamento do eixo econômico e político. As limitações dessa industrialização periférica poderiam ser entendidas na própria fragilidade do processo de acumulação que a constituiu, onde o produto responsável pela concentração de capitais, o café, em momento de crise de preço e produção, desencadearia os fatores de ordem econômica e política definidores dos novos rumos da economia do Estado.

---

<sup>672</sup> PEREIRA (2002, *Apud.* BASTOS, 2002, p.05)... *Op. cit.*

Um dos primeiros passos necessários à consolidação de Belo Horizonte como centro econômico seria retirar de Juiz de Fora a primazia no controle e arrecadação de impostos no Estado, além de deslocar o papel assumido pelo município da Zona da Mata na intermediação das relações comerciais de importação e exportação. Isso ocorreria com a supressão da Alfândega Mineira, que funcionou no município de 1893 até 1930, sendo transferida para a nova capital a partir desse ano, evento que geraria protestos das elites regionais que já temiam os possíveis impactos da política econômica do Estado.

O projeto político das Minas seria estimulado pelo Governo de Getúlio Vargas, principalmente com a nomeação do interventor Benedito Valadares (1933) para assumir a cadeira de Governador do Estado<sup>673</sup>. Valadares estava diretamente ligado aos interesses das elites empresariais de Belo Horizonte, o que significaria a materialização de um elo de solidariedade baseada na articulação entre o poder político e o empresariado da capital mineira, interessada no desenvolvimento da atividade mineradora e metalúrgica. A mobilização política dessa elite ainda se daria na constituição da FIEMG (Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais) e da ACM (Associação Comercial Mineira) que, ligadas ao projeto interventor federal, pressionavam o Estado por medidas que atendessem a seus interesses<sup>674</sup>.

Com o aproveitamento da condição excepcional da Região Metalúrgica do Estado, sabidamente rica em minerais metálicos, desenvolve-se em Minas um forte setor metalúrgico que pretendia abastecer principalmente os parques industriais paulistas em estavam em franca expansão. O desenvolvimento do setor de mineração, como base de fornecimento da matéria prima a indústria de transformação, ampliaria sua participação na economia do Estado, atendendo também a um projeto de modernização desencadeada pelo Estado Novo Getulista.

Nesse sentido, ficariam evidentes os caminhos adotados por Minas na condução de sua política econômica. A região Metalúrgica, praça da mineração e da siderurgia, ocuparia a partir da segunda metade da década de 1930 a posição de região mais importante e desenvolvida do Estado, superando a Zona da Mata. Já Belo Horizonte se tornaria a principal cidade do Estado, maior centro comercial, financeiro e industrial, superando a posição até então ocupada por Juiz de Fora<sup>675</sup>.

Dessa forma, ambos os movimentos aqui colocados de *redescoberta das Minas e reinvenção da mineração* podem ser entendidos como reflexos das estratégias de uma elite

---

<sup>673</sup> BARROS (2007a, p.135)... *Op. cit.*

<sup>674</sup> BARROS (2007, p. 135 a 136)... *Idem.*

<sup>675</sup> BARROS (2007, p.172)... *Idem.*

preocupada em garantir a viabilidade econômica de sua prática dentro de uma nova conjuntura nacional e internacional. Ao mesmo tempo, emerge no interior da sociedade uma nova burguesia industrial distante dos laços culturais do setor agrário, num processo em que se aprimoram as diversificações urbanas como reflexos da própria evolução do sistema capitalista de produção.

Quanto a Juiz de Fora, o crescimento e desenvolvimento de suas estruturas produtivas ganhariam um ritmo próprio, mas distante da dinâmica da capital Belo Horizonte, entretanto, em momento algum reversível no sentido de um recrudescimento do espaço urbano que reproduzia em seu interior a mesma dinâmica capitalista de produção e reprodução dos capitais. O final do período denso de análise proposto em nossa pesquisa, coincide com essa fase da história da cidade, percebida nesse momento numa perspectiva de longa duração onde a velocidade dos acontecimentos se reduz e a cidade penetraria numa nova fase, com o desenvolvimento e aprimoramento de atividades urbanas de natureza comercial, além do desenvolvimento de um mercado de terras urbano. O compasso de espera na qual o município se colocaria conformaria a base do aprimoramento das relações comerciais e de prestação de serviços, condições que permaneceriam nas décadas seguintes da história econômica da cidade, materializando geografias urbanas específicas, resultantes de um espaço urbano como reflexo das relações sócio-espaciais nele produzidas.

### **4.3 - As Novas Geografias do Espaço Urbano no Início do Século XX**

Alguns pontos se tornam importantes no entendimento do contexto sócio-espacial de configuração do espaço urbano do município no início do século XX até o limite do período denso definido em nossa pesquisa. Ao propormos a análise das *Novas Geografias* do espaço urbano, reconhecemos a existência de um conjunto elementos que resultam do processo de ocupação e organização do espaço social, caracterizado por um ordenamento espacial que iria resultar no aprofundamento dos contrastes e contradições sócio-espaciais. Ora, a definição de um ordenamento espacial, que estaria diretamente vinculado ao ambiente social, político e econômico, definiriam o padrão de desenvolvimento espacial e sua materialidade como resultante de um processo contínuo de produção a aperfeiçoamento das relações de produção.

Dessa forma, seria importante analisarmos espacialmente a conformação dos eventos de natureza produtiva que delinearam os rumos de crescimento do espaço urbano de Juiz de

Fora, especialmente a partir do século XX. Nesse período, observamos a elevação da capacidade produtiva industrial do município, em especial nas duas primeiras décadas, movimento que, como vimos anteriormente, não permaneceria constante devido a fatores endógenos e exógenos já analisados. O que procuramos chamar atenção é para a condição de comportamento espacial do mercado urbano da *Manchester Mineira* que de espaço propício e privilegiado a aplicação de capitais, passaria a partir do início da segunda década do século XX a se constituir como próprio elemento representativo do capital como propriedade urbana<sup>676</sup>. Chamamos assim a atenção para a definição de um mercado urbano de terras, que passaria a definir os rumos de crescimento físico da cidade com a delimitação de gradientes diferenciados de valorização espacial.

Outro fator importante seria a própria concentração da atividade industrial que em Juiz de Fora estaria quase em sua totalidade compreendida dentro do núcleo primário de ocupação urbana. Essa condição justificada pela prioritária necessidade de se localizarem próximas da mão de obra, do mercado consumidor, das rotas de comunicação e do fornecimento de energia<sup>677</sup>. Entretanto, ocorreria também a fixação de unidades industriais nos bairros da Tapera, Poço Rico, Fábrica e Morro da Glória, não coincidentemente, seriam estes os primeiros bairros a serem alcançados pela ampliação dos serviços de transporte (bondes)<sup>678</sup>, atendendo prioritariamente aos interesses da elite industrial local. Além disso, pesava a favor dessa concentração, o baixo preço do solo urbano que estimulava a fixação das unidades produtivas na área central do município. Na verdade, no início do século XX, Juiz de Fora não havia sido ainda contaminada com a febre especulativa do mercado imobiliário<sup>679</sup>.

Esse mesmo núcleo primário, também se definiria como o lócus do desenvolvimento das atividades comerciais, especialmente após a elevação da categoria administrativa da Vila a Município na década de 1850. A proximidade do mercado consumidor aliado a concentração populacional nessa parcela do espaço e por ser o centro nefrálgico de interseção das vias de comunicação, proporcionaria a valorização dos preços das terras no mercado urbano local<sup>680</sup>, esse fator também estimulado pela concentração do conjunto de melhorias físicas e de equipamentos urbanos graças a políticas públicas e privadas que se voltavam prioritariamente para atender aos interesses da burguesia.

---

<sup>676</sup> Cf. MIRANDA (1990, p.122)... *Op. cit.*

<sup>677</sup> BARBOSA (2013, p.84)... *Op. cit.*

<sup>678</sup> MIRANDA (1990, p.207)... *Idem.*

<sup>679</sup> MIRANDA (1990, p.215)... *Idem.*

<sup>680</sup> MIRANDA (1990, p.123)... *Idem.*

Por sua vez, o comportamento do setor terciário ligado prioritariamente ao comércio apresentaria um ritmo crescente e progressivo de desenvolvimento graças à posição privilegiada ocupada pelo município no interior da Zona da Mata, mantendo índices de expansão e diversificação das atividades tanto na esfera atacadista quanto varejista. De fato, como entreposto regional, desenvolveu-se em Juiz de Fora um setor de comércio dotado de significativa diversificação de produtos que eram voltados ao abastecimento tanto local quanto regional<sup>681</sup>.

Seria o próprio setor comercial que daria origem ao primeiro movimento de articulação das elites empresariais da cidade em torno da Associação Comercial fundada em 1896. Seu objetivo principal seria de representar os interesses da burguesia junto ao poder público a partir de uma estratégia intimamente ligada ao projeto político da *Manchester Mineira*<sup>682</sup>. Ou seja, ligada ao controle das classes trabalhadoras através da ideologia do trabalho, da educação, da higiene e do controle urbano. Mais importante, a partir de 1916 até 1930, a Associação concentraria grande parte dos investidores imobiliários do município o que demonstraria a mudança do caráter produtivo do espaço, enquanto bem de capital e incorporado a economia urbana.

De acordo com Pires (2009, p.120), “(...) Juiz de Fora viu crescer o número de seus estabelecimentos comerciais na mesma proporção de seu crescimento econômico, (...)”, saltando em termos quantitativos de um total de 153 estabelecimentos em 1870, para 716 em 1925, representando uma média de quase 10 estabelecimentos criados por ano. Além disso, somente o setor comercial empregaria em 1920, cerca de 9% dos trabalhadores assalariados, tornando-se o município de maior importância comercial da Zona da Mata, seguido por Carangola (500 estabelecimentos), Manhuaçu (417), Muriaé (338), Cataguazes (330), Ubá (305), Leopoldina (231), entre outros. Juiz de Fora somente ficaria abaixo de Belo Horizonte, com um total de 794 estabelecimentos no ano de 1925, período que como vimos, marca o deslocamento do centro político e econômico da Zona da Mata para a região Metalúrgica<sup>683</sup>.

Quanto à evolução do espaço urbano do município, podemos aferir que no período compreendido entre 1900 e 1915, Juiz de Fora teria um crescimento difuso que acompanharia o vale do Rio Paraibuna. Esse espaço corresponderia a porção central do município, seu núcleo original de ocupação que concentrou grande parte da população e das atividades comerciais e industriais e de onde a cidade se desenvolveria seguindo diferentes direções,

---

<sup>681</sup> *Idem Ibidem.*

<sup>682</sup> MIRANDA (1990, p.129)... *Idem.*

<sup>683</sup> PIRES (2009, p.121 a 122)... *Op. cit.*

alcançando os Bairros Mariano Procópio, Botanágua (Costa Carvalho), Glória, Alto dos Passos, São Mateus, Tapera (Santa Terezinha), Borboleta, Fábrica e Poço Rico<sup>684</sup>. Cabe lembrar que, nesse período, embora se observasse um processo contínuo de crescimento dos bairros periféricos, estes ainda não apresentariam uma integração efetiva ao núcleo central do município, graças à própria distribuição desigual dos serviços públicos coletivos.

Já os Bairros de São Pedro, Benfica e Grama eram considerados arrabaldes suburbanos, áreas fisicamente segregadas que desempenhavam papel importante como centros de abastecimento local. Desses locais advinham produtos como leite, lenha, ovos, aves, frutas, verduras, entre outros que visavam atender as demandas do mercado urbano<sup>685</sup>. Tais espaços, enquanto ambientes segregados, somente seriam atendidos por serviços públicos como linhas de abastecimento de energia após a década de 1930. Não diferente, o subúrbio da cidade compreendido pelos Bairros operários do Mariano Procópio, Fábrica, Tapera e Botanágua, possuíam precários sistemas de abastecimento de energia<sup>686</sup> e igualmente deficientes no que tange ao transporte de bondes que também não apresentava qualidade.

No sentido contrário, tanto os bondes quanto o abastecimento de energia apresentavam níveis satisfatórios, especialmente na área central do município e no Bairro São Mateus, local de residência da elite que pressionava por um sistema efetivo e de qualidade, atendendo aos princípios de embelezamento da cidade<sup>687</sup>. Ou seja, podemos afirmar que existia uma clara distinção entre os espaços, uma seletividade de investimentos espaciais que contribuiria a consolidação de um mercado imobiliário com fortes graus valorização espacial que atingiam os maiores valores na área central e zona sul do município. Essa valorização do solo urbano, além do caráter diferencial de acesso aos equipamentos e serviços urbanos conduziria a deflagração de um claro processo de segregação sócio-espacial, levando para a periferia a parcela da população considerada incompatível com o projeto de modernização proposto.

Sobre o processo de segregação no município, em especial da classe trabalhadora, Silva (2008, p.54)<sup>688</sup> afirma que:

A população trabalhadora, inicialmente, se aglomerou à margem esquerda do rio Paraibuna (bairro Botanágua, atual Costa Carvalho), devido ao pequeno valor imobiliário dos terrenos que sofriam constantes riscos de enchentes. Ainda no início do processo de urbanização, configurou-se uma outra área típica de operários, na região de Mariano Procópio e das colônias de

<sup>684</sup> MIRANDA (1990, p.124)... *Idem.* Ver no Anexo V a localização dos bairros.

<sup>685</sup> MIRANDA (1990, p. 124 a 125)... *Idem.*

<sup>686</sup> MIRANDA (1990, p.163)... *Idem.*

<sup>687</sup> MIRANDA (1990, p.168)... *Idem.*

<sup>688</sup> SILVA, M. C. C. (2008)... *Op. cit.*

imigrantes, (...). São também essas áreas, conhecidas por sua população trabalhadora, que concentram grande parte das habitações classificadas como cortiços.

Ao mesmo tempo, o processo de segregação e definição de espaços privilegiados estaria presente também no interior do espaço urbano, em especial na porção central do município, trazendo à tona a condição indissociável de constituição do espaço urbano como produto social. Dessa forma, podemos exemplificar essa condição espacial em um trecho da crônica do memorialista Pedro Nava, que descreve com clareza a condição fragmentada e articulada de concepção do espaço urbano da época.

(...) podemos dividir Juiz de Fora não apenas nas duas direções da Rua Direita, mas ainda nos dois mundos da Rua Direita. Sua separação é dada pela rua Halfeld. (...) que desce como um rio, do Morro do Imperador, vai desaguar na Praça da Estação. Entre sua Margem direita e o Alto dos Passos estão a Câmara; o Fórum; a Academia de Comércio, com seus padres, o Stella Matutina, com suas freiras; a Matriz, com suas irmandades; a Santa Casa de Misericórdia, com seus provedores; a cadeia com seus presos, (...), toda uma estrutura social pensante e cafardenta que, se pudesse amordaçar a vida e suprimir o sexo, não ficaria satisfeita, (...). Esses estabelecimentos tinham sido criados, com a cidade, por cidadãos prestantes que praticavam ostensivamente a virtude, (...), já a margem esquerda da rua Halfeld marcava o começo de uma cidade mais alegre, mais livre, mais despreocupada e mais revolucionária (...). (NAVA, 1996, p.20 a 21)<sup>689</sup>.

Já os espaços de sociabilidade pareciam estar muito bem definidos, não apenas pelos limites físicos de definição dos bairros operários, mas também por limites imaginários materializados pelos espaços de lazer. Como bem chama atenção Almeida (2008, p.50)<sup>690</sup>, “(...) alguns espetáculos realizados em Juiz de Fora eram somente frequentados pela elite: óperas, recitais e saraus, além dos bailes fechados nas ricas residências (...)”, restando às classes menos favorecidas os ambientes das festas populares e religiosas além dos locais condenados pela própria burguesia como os bares, biroskas e bordéis. Esses locais de segregação intra-urbana podem também ser percebidos no relato de João Batista de Assis<sup>691</sup>

<sup>689</sup> NAVA, Pedro. *Baú de Ossos*. Rio de Janeiro: Eduerj, 1996.

<sup>690</sup> ALMEIDA (2008)... *Op. cit.*

<sup>691</sup> João Batista de Assis nasceu em 1920 em Lima Duarte, seis anos mais tarde mudou-se para Juiz de Fora com seus pais. Foi um dos fundadores do grupo de Batuque Afro-Brasileiro Nelson Silva e fundador do Coral de Santo Antônio da Catedral Metropolitana de Juiz de Fora. Seu depoimento, rico em detalhes, foi arquivado pelo setor de memória da FUNALFA. Sobre João Batista de Assis, ver: ALMEIDA (2008, p.45 a 48; 64 a 65)... *Op.*

transcritos por (ALMEIDA, 2008)<sup>692</sup>, onde descreve a Rua Halfeld dividida em quatro partes distintas, porém conectadas espacialmente.

(...) Da Rio Branco até no Salvaterra que é hoje o Central, praça do cinema teatro Central, era a burguesia, do Salvaterra à Batista era a classe média, era mesmo, o povo mesmo se discriminava e da Batista até a Getúlio Vargas aquele trechinho, era os negros mais metidos a não sei o que, os negros maio branco e nem sei explicar e da Getúlio à Praça, da Estação os mais humildes,(...). (ALMEIDA, 2008, p.64 a 65).

Ficaria dessa forma evidente o processo de diferenciação dos espaços, sobretudo na que tange a definição de um espaço estratégico que atendesse aos interesses e aspirações da burguesia. Ora, o crescimento da cidade tanto em níveis populacionais quanto produtivos, demandaria um conjunto de intervenções que atendessem ao projeto de modernização da cidade. Nesse sentido, seria evidente afirmarmos que no núcleo urbano de Juiz de Fora, se desenvolveriam mundos e espaços distintos que podiam ser diferenciados pelo maior ou menor grau de atendimento do setor de serviços de abastecimento<sup>693</sup>. Como já afirmamos, a maior parte das intervenções públicas visavam atender as demandas das áreas centrais, lócus da elite burguesa, do comércio e da indústria, sede do poder administrativo e da igreja, o que acentuava o caráter diferencial dos espaços, contribuindo a definição de um mosaico urbano dotado de externalidades negativas.

Cabe lembrar que, mesmo dentro do núcleo urbano central do município seria clara a definição de espaços que apresentavam formas de uso específicas. A Avenida Rio Branco, principal via da cidade, concentraria a administração pública, o espaço da igreja, do executivo e do Judiciário, construídos nas proximidades do Parque Central (Halfeld) e onde todos os poderes estariam concentrados sob a esfera de atuação da burguesia que residia em grande parte nessas proximidades. Dessa forma, a Rio Branco manteria sua ocupação residencial, caracterizada pelo predomínio dos palacetes e chalés de padrão arquitetônico eclético que conciliavam os estilos neo-clássico e art-nouveau, característicos no período da Belle Époque. Já as ruas do entorno da Avenida Getúlio Vargas que a comunicavam com a Praça da Estação seriam ocupadas em grande parte por estabelecimentos industriais e comerciais<sup>694</sup>. Para

---

*cit.* Também em OLIVEIRA, Osvaldo Antônio de. *O Batuque Afro-brasileiro de Nelson Silva*. Juiz de Fora: Funalfa, 2003.

<sup>692</sup> ALMEIDA (2008)... *Op. cit.*

<sup>693</sup> MIRANDA (1990, p.147)... *Op. cit.*

<sup>694</sup> MIRANDA (1990, p.207)... *Idem.*

Olender (2011)<sup>695</sup>, o estilo arquitetônico da cidade seria a expressão de uma época econômica, social e cultural onde os palacetes, mansões e sobrados reproduziam e materializavam o poder das elites regionais.

O crescimento do município em níveis econômicos e demográficos deflagraria a demanda por um número maior de moradias e pela ampliação dos serviços de abastecimento coletivos que garantissem a salubridade do trabalhador. Em contra partida, o adensamento populacional na porção central do município não era vista com bons olhos pela elite local, principalmente disposta a materializar um projeto político de modernização da cidade.

Diante do exposto, seria evidente afirmar que ocorreria um processo de valorização dos imóveis e dos aluguéis, com a elevação contínua dos preços, o que dificultaria a fixação de classes menos favorecidas na porção central do município. De acordo com Andrade (1987, p.40)<sup>696</sup>, “(...) a carestia de vida e o problema da moradia (...)”, seriam os dois principais obstáculos enfrentados pelos operários da cidade. Os baixos salários pagos aliado a recorrentes epidemias, os altos preços dos gêneros alimentícios, as péssimas condições de trabalho em jornadas longas e desgastantes, além do aumento constante dos aluguéis levariam a protestos que culminariam com os movimentos de greve ocorridos no setor em 1912, 1920 e 1924<sup>697</sup>. Embora não seja nosso objetivo analisar o contexto do movimento, cabe aqui chamarmos atenção para sua importância como reflexo do ambiente conflituoso de disputa entre a burguesia e o proletariado que estavam intimamente ligados a concentração da mais valia e da exploração desumana da força de trabalho, demonstrando a esfera conflituosa de disputa por interesses e poder no interior do espaço urbano capitalista.

Nessa linha, SILVA (2008, p.90)<sup>698</sup> afirma que:

Devido a esta conjuntura de carestia geral, de protestos, poucas casas e altos aluguéis, restava aos operários se submeterem a moradias condenadas por higienistas, fiscais e engenheiros. Amontoados em cortiços perto do centro, em especial no Botanágua, foram alvo dos fiscais que, inutilmente, combateram os mesmos em nome da saúde e do progresso.

O problema habitacional assombrava a cidade recorrentemente, principalmente por estar relacionada à ocorrência de cortiços que eram vistos como foco de epidemias e por

---

<sup>695</sup> OLENDER, M. (2011, p.261)... *Op. cit.*

<sup>696</sup> ANDRADE, S. M. B. (1987)... *Op.cit.*

<sup>697</sup> Sobre a classe operária em Juiz de Fora e as greves dos anos de 1912, 1920 e 1924, ver: ANDRADE, S.M.B (1987)...*Op. cit.*

<sup>698</sup> SILVA, M. C. C. (2008)... *Op. cit.*

representarem uma paisagem que se opunha ao projeto político da *Manchester Mineira*. Nesse sentido, a municipalidade incentivava desde 1912 a construção de casas operárias nas zonas urbana e suburbana, estabelecendo inclusive valores máximos para a cobrança dos aluguéis e normas para as edificações. Entretanto, essas medidas não pareciam surtir os efeitos desejados, sendo constante a carência por moradias que atendessem as parcelas menos favorecidas da sociedade. Na verdade, a municipalidade parecia estar muito mais preocupada em equacionar os problemas da burguesia da cidade, o que se materializaria em 1916 em um claro movimento de expulsão dos operários para a periferia a partir da definição de normas mais rígidas para a abertura de ruas e concedendo ao poder público o poder para executar desapropriações e demolições de construções consideradas inadequadas e insalubres<sup>699</sup>. Ao mesmo tempo, em 1917 e 1919, seriam aprovadas resoluções que estimulavam a construção de moradias com mais de dois andares e que primassem pelo gosto arquitetônico com a garantia de isenção de impostos junto à municipalidade<sup>700</sup>.

Tais condições apresentadas estimulavam a criação e ampliação de bairros periféricos e a expansão da malha urbana que se intensificaria a partir de 1915. Esse movimento de expansão periférica ocorreria prioritariamente em dois sentidos, norte com os Bairros da Tapera (Santa Terezinha) e Manoel Honório, e sul alcançando os Bairros Mundo Novo e Alto dos Passos<sup>701</sup>. Esse movimento de ampliação e expansão dos loteamentos e dos bairros periféricos estimularia o desenvolvimento do setor imobiliário com a ampliação do mercado de terras e também de setores ligados à construção civil.

Se por um lado existia a demanda interna por habitações e por novos loteamentos, por outro, devemos considerar o contexto econômico produtivo da região no período. Como já analisamos, a partir das primeiras décadas do século XX, o café, produto principal da economia regional começava a dar sinais de esgotamento, reforçando a busca por novas alternativas viáveis e mais rentáveis para a aplicação dos capitais acumulados. Nesse contexto, o espaço urbano emergia como local privilegiado para a aplicação e reversão dos capitais provenientes do setor agrário que com a disponibilidade de terras nos arredores de Juiz de Fora, representaria uma alternativa para diversos produtores regionais em, “(...) transpor seus investimentos a partir de 1915 para o mercado de terras urbanas e mesmo para o

---

<sup>699</sup> ANDRADE, S.M.B.V. (1987, p.43)... *Op. cit.*

<sup>700</sup> OLIVEIRA, P. (1966, p.231)... *Op. cit.*

<sup>701</sup> MIRANDA (1990, p.124)... *Op. cit.* Ver localização dos Bairros no Anexo V do trabalho.

setor de construção civil (...)”<sup>702</sup>, o que resultaria em um contínuo processo de valorização do solo urbano.

Na verdade, o desenvolvimento do setor imobiliário funcionaria como um importante mecanismo de reajustamento da economia local em momento de crise<sup>703</sup>. Ao mesmo tempo, a definição dos diferentes gradientes de valorização do solo urbano estaria relacionada à distribuição dos equipamentos e serviços públicos que se concentravam na porção central do município e dispostos segundo os interesses da burguesia local, ao passo em que parcela significativa da sociedade era privada do conjunto de melhoramentos urbanos evidenciando o processo de segregação social e espacial presentes na evolução do espaço urbano capitalista.

Conforme podemos observar, a diferenciação dos espaços estaria relacionada ao grau de acessibilidade aos serviços urbanos que incidiriam diretamente sobre o valor do solo urbano. Nesse ponto, seria claro reconhecer a estreita relação entre as diversas formas de apropriação espacial e social dos espaços, definitivamente condicionadas pelos interesses da burguesia. Dessa forma, a paisagem urbana emergia como reflexo do próprio condicionamento político, econômico e social definido através do discurso da elite.

Nessa perspectiva, o Botanágua (atual Costa Carvalho), na margem esquerda do Rio Paraibuna, permaneceria como local destinado à residência de classes menos favorecidas, especialmente por se constituir em um espaço onde os terrenos e as residências apresentavam baixos preços devido as recorrentes inundações<sup>704</sup>. Seria então considerado como “sítio pitoresco”, pois mesmo localizado próximo ao centro urbano, distinguia-se significativamente seu padrão de uso e ocupação. Já na margem direita, que corresponde à porção central da área urbana e especialmente no perímetro formado pelo entroncamento da Rua Direita (atual Av. Rio Branco) com a Rua 15 de Novembro (atual Av. Getúlio Vargas) e a Espírito Santo, seriam de grande importância para o desenvolvimento do comércio, do refinamento arquitetônico, das vitrines e dos artigos de luxo. No sentido do Morro do Imperador, compreendendo desde o Morro da Gratidão (Glória), passando pela Rua Santo Antônio até o Morro da Academia de Comércio, surgiriam bairros com magníficas e refinadas edificações, em uma clara estratégia de se distanciar da várzea do rio. Além disso, mantinham-se as áreas de ocupação nobre com os Bairros Alto dos Passos e São Mateus<sup>705</sup>.

O panorama apresentado nos traz a mostra o potencial fragmentado de articulação do espaço urbano do município segundo seus eixos de expansão. Esse espaço, como ambiente

<sup>702</sup> MIRANDA (1990, p.134)... *Idem.*

<sup>703</sup> MIRANDA (1990, p.143)... *Idem.*

<sup>704</sup> Ver Mapa no Anexo IV.

<sup>705</sup> MIRANDA. (1990, p. 205 a 207)... *Op. cit.*

fragmentado e articulado, reflexo e condicionante social, se define claramente frente aos interesses e conflitos estabelecidos entre a burguesia e o proletariado. Ao mesmo tempo, esse espaço emerge como ambiente político, resultante de ações condicionadas e orquestradas pelos interesses privados que agindo sobre o poder público, definem as estratégias que atendam a seus objetivos.

Outro ponto importante seria o reconhecimento da emergência do espaço como bem de capital, componente de uma renda urbana que atendia aos interesses da elite regional em um momento de crise do antigo regime produtivo agroexportador. A renda urbana proveniente do mercado imobiliário garantiria a parcela significativa da burguesia local se manter no poder e no centro das decisões políticas, influenciando claramente os rumos futuros de crescimento da área urbana, especialmente quando se afirma que o valor do solo urbano estaria definido pelo potencial de atendimento das necessidades de infraestrutura primárias.

Com a chegada da década de 1930, se conformaria um novo panorama político e econômico, momento em que Juiz de Fora estaria no limiar de suas potencialidades desenvolvidas<sup>706</sup>. Os percalços enfrentados com a significativa perda de importância política na dinâmica estadual aliado ao novo regime que se instaurava com a Revolução de 1930 definiriam uma nova ordem e um reajustamento interno tanto das elites quanto dos capitais, o que por consequência, refletiria em novas dinâmicas de incorporação e produção do espaço urbano. Na verdade ficaria claro que, com a retração do setor agrário e posteriormente do industrial, aliado ao deslocamento político e econômico concentrado no eixo Rio-São Paulo e na nova capital de Minas, Belo Horizonte, contribuiriam para o agravamento do processo de enfraquecimento da economia local com a possível desarticulação do ideal *manchesteriano*.

Percebemos então que, a definição das bases para a expansão urbana ocorreria no mesmo período de crise econômica e política da região e as *Novas Geografias* urbanas surgiriam como reflexos do condicionamento social diante do novo panorama conjuntural que se colocara. A sociedade capitalista conservaria no interior de sua política as ações e estratégias que visavam garantir cada vez mais poder as classes privilegiadas, enquanto o espaço urbano se constituiria no ambiente propício para a materialização das contradições e disputas, assim como dos processos de segregação sócio-espaciais presentes na sociedade capitalista de ontem e de hoje e que moldam as feições da urbe.

---

<sup>706</sup> PASSAGLIA (1982, p.24)... *Op. cit.*

## V – CONSIDERAÇÕES FINAIS

De antemão, gostaríamos de chamar atenção para o caráter complexo e trabalhoso de se elaborar uma pesquisa no campo da Geografia Histórica. A análise das geografias do passado, das paisagens pretéritas e dos espaços de outrora, demanda do pesquisador um esforço singular no sentido de poder absorver os elementos mais importantes de determinadas épocas e que estejam realmente relacionadas ao contexto sócio espacial de seu objeto de estudo. Esse esforço se torna delicado na medida em que não contamos com a materialidade espacial da paisagem, ou seja, do espaço empírico e visível, passível de análise direta.

Entretanto, o espaço como objeto de estudo da Geografia não pode e não deve se prender a miopia do visível, sendo imprescindível o resgate do passado como elemento indispensável ao entendimento do contexto de sua formação sócio-espacial. O próprio espaço como resultante do acúmulo desigual de tempos nos remete a necessária abordagem temporal dos espaços pretéritos fornecendo subsídios para a análise das paisagens do presente. Ora, regressar ao passado espacial subentende então reconstruir os espaços de outrora, assim como suas formas de incorporação social, econômica e política. Nesse sentido, as mediações estabelecidas entre a Geografia e a História e seus objetos de pesquisa, o espaço e o tempo, forneceram importantes subsídios à análise processual dos eventos dentro de um universo dialético de debate.

Dessa forma, procuramos apresentar uma perspectiva de análise da geografia histórica tendo como objeto o espaço no qual se insere o município de Juiz de Fora e analisado no contexto regional da Zona da Mata Mineira, não desprezando as conexões das esferas políticas, econômicas e sociais estabelecidas em âmbito estadual, nacional e internacional. Nesse sentido, a Geografia, como ciência social, não pode se prender as amarras do presente, onde o espaço, mesmo pretérito, se constitui no objeto de investigação do geógrafo.

O alicerce teórico subsidiou assim a definição do período denso de análise proposto, onde o recorte espaço-temporal guardaria um conjunto de elementos importantes e imprescindíveis à análise de sua formação sócio-espacial. A escala temporal adotada corroborou com esse objetivo, onde desvelar as formas de incorporação produtiva, de formação das rotas de comunicação e abastecimento, do mercado urbano, do fluxo demográfico, além das relações de poder materializadas sobre o espaço representaram elementos importantes de entendimento do presente de então espacial.

Ao mesmo tempo, no esforço de reconstruirmos as paisagens pretéritas, incorremos no risco de nos perder na imensa carga de informações e indícios que podem produzir interpretações equivocadas, sendo importante a adoção de um posicionamento crítico acerca das obras pesquisadas, entendendo que estas, por pertencerem a momentos específicos, guardam em seu interior a reprodução de ideias e valores muitas vezes presos a um discurso político e ideológico do momento em que foram produzidas. Nessa perspectiva, produzir um trabalho no campo da geografia histórica significa para o geógrafo assumir uma função similar a de um garimpeiro, ciente sempre de que nem tudo que reluz é ouro.

Cabe salientar que parcela significativa dos materiais pesquisados tem como característica uma abordagem descritiva de fatos e eventos que se desenrolavam no percurso histórico de longa duração. A opção em estabelecer o recorte espaço-temporal não poderia se tornar refém dessa abordagem, sendo então adotado um posicionamento que buscou promover uma intercessão entre um tempo diacrônico, linear, progressivo e cronológico, com um tempo sincrônico e relacionado às diversas formas de apropriação social do espaço e aqui analisadas na decomposição de duas temporalidades, as de média duração relacionadas aos eventos de natureza política, econômica e sociais de forma conjuntural, e da curta duração, dos eventos do cotidiano dos grupos estabelecidos na sociedade da época. A mediação entre esses tempos e o equilíbrio buscado na abordagem entre os eixos de temporalidade proporcionou a análise conjuntural do espaço pretérito objeto da pesquisa.

Dentre os obstáculos e dificuldades encontradas no decorrer do trabalho, destacamos a relativa escassez de materiais produzidos por geógrafos acerca de temas relacionados à geografia histórica regional. Ao que nos parece, as amarras do presente continuam a aprisionar os geógrafos a paisagem e ao espaço visível, sendo o espaço pretérito analisado muitas vezes, e a que digamos com excelente propriedade, por diversos outros pesquisadores e em especial por historiadores. Não há nada de mal nisso, pelo contrário, a geografia não pode ser vista como exclusividade de uma área da ciência social, mas o que nos chama atenção é o caráter inverso, do geógrafo alheio à história espacial. Outro ponto esbarra na significativa escassez de material cartográfico, em escala apropriada, que pudesse demonstrar os padrões espaciais de desenvolvimento e expansão da Zona da Mata e das diversas localidades.

A partir do que foi exposto, evidenciamos que o processo de ocupação da Zona da Mata atenderia prioritariamente aos interesses da Coroa que em um primeiro momento estava preocupada em garantir a transposição segura das riquezas produzidas na mineração, e em um

segundo momento, de encontrar alternativas produtivas que suprissem essa atividade em decadência, revelando então um posicionamento político e estratégico de gestão do território.

A incorporação produtiva da região pelo café representaria uma ruptura com os padrões produtivos econômicos e sociais, nos permitindo afirmar a existência também de uma ruptura no processo histórico com as Minas setecentistas. Não obstante, essa ruptura se materializaria no espaço em estruturas e formas urbanas sempre presas aos interesses da elite regional preocupada em definir as estratégias de poder e controle.

Já o encadeamento do setor de transporte funcionaria em um duplo sentido, como responsável pela expansão da produção por reduzir custos e, por outro lado, em constituir Juiz de Fora no centro do entroncamento rodoferroviário o que garantiria ao município se desenvolver como entreposto regional. Não seria um equívoco afirmar que o município nasce e cresce capitalista, mesmo reproduzindo em seu interior as relações escravocratas de produção. Nasce inserido num capitalismo comercial que colocava a dinâmica da produção presa a interesses de uma elite constituída a partir do cultivo e comercialização do café.

A retenção de capitais em esfera regional a partir do desenvolvimento de um setor financeiro garantiria os capitais necessários ao processo de industrialização que, aproveitando-se da localização privilegiada do município, apresentaria rápido processo de desenvolvimento. Nesse momento, a mudança das relações de produção com a inserção da mão de obra assalariada definiria o espaço urbano capitalista como um ambiente fragmentado e articulado, reflexo da disputa entre a burguesia e o proletariado.

Discutimos também que, as estratégias urbanas da cidade estavam sempre definidas pelos interesses da elite que não mediu esforços em construir um projeto político modernizante que levaria para a periferia as classes menos favorecidas num claro processo de segregação sócio-espacial. Tais estratégias estavam vinculadas a política higienista e sanitária de cunho repressivo que culminariam com a definição de formas urbanas específicas. Nesse sentido, a seletividade espacial dos equipamentos e serviços urbanos levaria a formação de gradientes diferenciados de valorização, o que estimularia o desenvolvimento do setor imobiliário que se apresentaria como atividade capaz de absorver capitais em um período de retração da atividade agrária e industrial.

Percebemos também que a indústria, assim como o setor agrário, reproduziria em seu interior todas as fragilidades da condição na qual foram forjadas, periféricas e dependentes de capitais. A retração da atividade industrial em um momento de rearticulação política e econômica estadual e nacional seria clara no final da década de 1920, onde o município perdia sua importância política e econômica para a nova capital Belo Horizonte, dentro de um

movimento contínuo e irreversível de esvaziamento econômico e de perda de sua importância política regional.

Por fim, esperamos ter contribuído com a análise da Geografia Histórica regional e certos de que, tendo em vista a imensidão de dados e informações, seria praticamente impossível materializar na dissertação todos os elementos que estariam relacionados à formação sócio-espacial da cidade e da região. Dessa forma, o final aqui proposto não representa encerrar uma investigação e muito menos esgotar um assunto, tendo em vista o imenso potencial de pesquisa que este representa. Acreditamos que ainda há muito a ser analisado e esperamos que o trabalho apresentado possa de alguma forma contribuir com pesquisas acerca de temas relacionados à investigação e interpretação das paisagens pretéritas.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABDALLA, Gustavo. **Juiz de Fora: Evolução Urbana de uma Cidade Industrial Desde o Século XIX**. Anais: Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. Vol. 06; N. 01; 2000. Disponível em: <http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/shcu/issue/view/44>

ABREU, Maurício de Almeida. **A Apropriação do Território no Brasil Colonial**. In: CASTRO, Iná Elias de; CORRÊA, Roberto Lobato; GOMES, Paulo César da Costa (Orgs.). Explorações Geográficas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

\_\_\_\_\_. **Sobre a Memória das Cidades**. Revista da Faculdade de letras – Geografia I Série: Vol. XIV, Porto, 1998. Disponível em: <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/1609.pdf>

\_\_\_\_\_. **Construindo uma Geografia do Passado: Rio de Janeiro, Cidade Portuária, Século XVII**. GEOUSP, Universidade de São Paulo: Espaço e Tempo, N.07, Ano 2000.

AGASSIZ, Luiz; AGASSIZ, Elizabeth Cary. **Viagem ao Brasil – (1865 -1866)**. Editora da Universidade de São Paulo, 1975.

ALMEIDA, Ludmilla Savry. **Sírios e Libaneses: redes familiares e negócios**. In: BORGES, Célia Maia. Solidariedades e Conflitos: História de Vida e trajetórias de grupos em Juiz de Fora. Juiz de Fora, Ed. UFJF, 2000.

ALMEIDA, Patrícia Lage de. **Elos de Permanência: O lazer como preservação da memória coletiva dos libertos e de seus descendentes em Juiz de Fora no início do século XX**. Juiz de Fora, EDUFJF, 2008.

ANDRADE, Manuel Correia de. **Geografia, Ciência da Sociedade: Uma Introdução à Análise do Pensamento Geográfico**. São Paulo: Atlas, 1987.

\_\_\_\_\_. **Espaço, Polarização e Desenvolvimento**. São Paulo: Atlas, 1987b.

\_\_\_\_\_. **A Questão do Território no Brasil**. São Paulo: Hucitec, 1995.

ANDRADE, Silvia Maria Belfort Vilela de. **Classe Operária em Juiz de Fora: Uma história de lutas (1912 – 1924)**. Juiz de Fora, Editora da UFJF: 1987.

ANTONIL, André João. Antonil. **Cultura e Opulência do Brasil por suas Drogas e Minas**. Lisboa: 1711.

BARBOSA, Yuri Amaral. **A Determinação dos Setores Econômicos na Produção do Espaço de Juiz de Fora – MG**. Monografia, Universidade Federal de Juiz de Fora; 2013.

BARROS, José D'Assunção. **História, Espaço e Tempo: interações necessárias.** Varia História, Belo Horizonte, Vol. 22, N. 36, p.460-476: 2006. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/vh/v22n36/v22n36a12.pdf>.

\_\_\_\_\_ **A Escola dos Annales: Considerações Sobre a História do Movimento.** Revista História em Reflexão, Vol.04, N08, UFGD: 2010. Disponível em: <http://www.periodicos.ufgd.edu.br/index.php/historiaemreflexao>

\_\_\_\_\_ **Geografia e História: uma interdisciplinaridade mediada pelo espaço.** Revista do Departamento de Geociências, Universidade Estadual de Londrina. V.19; N.03, 2010. Disponível em: <http://www.uel.br/revistas/uel/index.php/geografia/>

BARROS, Nicélio do Amaral. **Sob Clima Tenso: crise estrutural, mudanças institucionais e deslocamento do eixo político e econômico em Minas Gerais – 1920/1940.** Dissertação de Mestrado, Universidade Federal do Espírito Santo: 2007a.

\_\_\_\_\_ **Relações políticas e Des(envolvimento) Regional: Uma Análise do Comportamento dos Setores Industriais de Juiz de Fora e Belo Horizonte entre 1925 e 1940.** Cadernos de História, UFOP; Vol. IV; N.02, Ano 02, 2007b. Disponível em: <http://www.ichs.ufop.br/cadernosdehistoria/ojs/index.php/cadernosdehistoria/issue/view/6>

\_\_\_\_\_ **Etnia e Proto-industrialização: História e Historiografia da Participação dos Imigrantes Alemães no Desenvolvimento Econômico de Juiz de Fora – 1856/1887.** Revista *Ágora*, Vitória, n. 7, 2008. Disponível em: [http://www.ufes.br/ppghis/agora/Documentos/Revista\\_7\\_PDFs/Nic%C3%A9lio%20do%20Amaral%20Barros.pdf](http://www.ufes.br/ppghis/agora/Documentos/Revista_7_PDFs/Nic%C3%A9lio%20do%20Amaral%20Barros.pdf)

BASTOS, Suzana Quinet de Andrade. **Juiz de Fora: Análise do Desenvolvimento Industrial e dos Desafios Colocados Pela Implantação da Mercedes Bens.** In: X Seminário sobre Economia Mineira. CEDEPLAR: UFMG, 2002. Disponível em: <http://www.cedeplar.ufmg.br/diamantina2002/textos/D38.PDF>

BASTOS, Wilson de Lima. **Caminho Novo: A espinha Dorsal de Minas.** Juiz de Fora: Funalfa, 2004.

BIRCHAL, S. **O Empresário Brasileiro: um estudo comparativo.** In: Revista de Economia Política, Vol.18, N.30(71), Jul/Set 1998.

BLASENHEIM, Peter L. **As Ferrovias de Minas Gerais no século dezenove.** Lócus Revista de História. Juiz de Fora, v. 2, n. 2, jul. – dez. 1996. Disponível em: <http://www.ufjf.br/locus/files/2010/01/5-peter.pdf>

BRITO, Tavares de. **Itinerários Geográficos.** Sevilha: 1732.

CAPELA, José Viriato. **As freguesias do Distrito de Braga nas Memórias Paroquiais de 1758: A construção do imaginário minhoto setecentista**. Mestrado de História das Instituições e Cultura Moderna e Contemporânea (Universidade do Minho); Portugal. 2003. P.21. Disponível em: [http://www.museu-emigrantes.org/docs/freguesias%20de%20braga\\_viriato%20capela.pdf](http://www.museu-emigrantes.org/docs/freguesias%20de%20braga_viriato%20capela.pdf)

CARNEIRO, Patrício Aureliano Silva. **Conquista e Povoamento de uma Fronteira: A Formação Regional da Zona da Mata no Leste da Capitania de Minas Gerais, 1694-1835**. Dissertação (Mestrado em Geografia), Instituto de Geociências, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2008.

CARVALHO, Giuliano Orsi Marques. **Urbanismo no Século XIX: O Plano do Engenheiro Dott Para a Cidade Juiz de Fora (MG), 1860**. ANPUH – XXIII Simpósio Nacional de História, Londrina, 2005. Disponível em: <http://anpuh.org/anais/?p=16384>

CRISTO, Maraliz de Castro Vieira. **A “Europa dos Pobres”: Juiz de Fora na Belle-Époque mineira**. Juiz de Fora, EDUFJF, 1994.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Carl Sauer e a Geografia Cultural**. Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro: V(51); N.01; p.113 – 122: 1989. Disponível em: [http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/RBG/RBG%201989%20v51\\_n1.pdf](http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/RBG/RBG%201989%20v51_n1.pdf)

\_\_\_\_\_. **O Espaço Urbano: Notas Teórico-metodológicas**. IN: Boletim de Geografia Teorética. AGETEO; Rio Claro; São Paulo: Vol. 21, N.42. P.101 – 103. 1991. Disponível em: <http://www.periodicos.ufsc.br/index.php/geosul/article/view/12815>

\_\_\_\_\_. **Espaço: Um Conceito-chave da Geografia**. In: CASTRO, Iná de. (Org.) *Geografia: Conceitos e Temas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.

\_\_\_\_\_. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Ática, 2000.

COSTA, Antônio Gilberto. (Org.) **Cartografia da Conquista do Território das Minas**. Belo Horizonte; Editora UFMG: 2004.

CROCE, Marcus Antônio. **O Encilhamento e a Economia de Juiz de Fora: O Balanço de uma Conjuntura – 1888 – 1898**. Juiz de Fora, FUNALFA Edições, 2008.

DESTRO, José Augusto de Souza. **Café e Pecuária em Juiz de Fora – 1896 – 1930**. Revista de História Econômica & Economia Regional Aplicada. Vol. 01, N. 01, Jul./Dez. – 2006. Disponível em: <http://www.ufjf.br/heera/files/2009/11/artigo03.pdf>

EL-KAREH, Almir Chaiban. **Filha Branca de Mãe Preta: A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855 – 1865)**. Editora Vozes, Petrópolis, 1982.

ERTHAL, Rui. **Geografia Histórica – Considerações**. Revista Geographia – UFF; Ano V, N.09 – 2003.

ESTAVILLE JR., LAWRENCE, E. **Organizing Time in Historical Geography**. In: GREEN, D. Brooks (ed.). *Historical Geography: a methodological portrayal*. Savage, Maryland: Rowman & Littlefield Publishers, c.1991. p. 310-324.

ESTEVES, Albino. **Álbum do Município de Juiz de Fora**. Imprensa Oficial, Belo Horizonte, I Ed. 1915. Reeditado pela FUNALFA, Juiz de Fora: 2008.

FAORO, Raymundo. **Os donos do Poder: Formação do Patronato político Brasileiro**. Porto Alegre, Editora Globo: 1976.

FAZOLATTO, Douglas. **Juiz de Fora: Imagens do Passado**. Juiz de Fora: Panorama, 2007.

FERENZINI, Valéria Leão. **A Questão São Roque: Devoção e Conflito. Imigrantes Italianos e Igreja Católica em Juiz de Fora (1902 – 1920)**. São Paulo: Annablume; Juiz de Fora, Prefeitura de Juiz de Fora, 2010.

FERRO, Gaetano. **Sociedade Humana e Ambiente no Tempo: Temas e Problemas de Geografia Histórica**. Edição da Fundação Calouste Gulbenkian. Tradução Carmina Cavaco: Lisboa, Portugal. 1986.

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e Técnicas de Pesquisa Social**. São Paulo: Atlas, 1999.

GIOVANINI, Rafael Rangel. **Regiões em Movimento: Um olhar Sobre a Geografia Histórica do Sul de Minas e da Zona da Mata Mineira (1808-1897)**. Dissertação de Mestrado: UFMG; Departamento de Geografia: 2006.

GIROLETTI, Domingos. **Industrialização de Juiz de Fora: 1850 a 1930**. Juiz de Fora: Editora da Universidade federal de Juiz de Fora – EDUFJF, 1988.

GUIMARÃES, Eliane Silva. **Múltiplos Viveres de Afrodescendentes na Escravidão e no Pós-Emancipação: Família, Trabalho, Terra e Conflito (Juiz de Fora – MG, 1828-1928)**. São Paulo: Annablume; Juiz de Fora: Funalfa Edições, 2006.

HOWYAN, D. **Saneamento e Expansão da Cidade de Juiz de Fora: águas e esgotos; retificação de rios, drenagem**. Juiz de Fora (MG), FUNALFA Edições, 2004.

KLUMB, Revert Henry. **Doze Horas em Diligência: Guia do Viajante de Petrópolis a Juiz de Fora**. 1872.

LA BLACHE, Vidal. **Os Gêneros de Vida na Geografia Humana**. Niterói: PPGGEO-UFF: N.13, ano VII, 2005. Pág. 113-130.

LACERDA, Antônio Henrique Duarte. **A Evolução da População escrava e o Padrão das Manumissões em Juiz de Fora (1844/88)**. Núcleo de Estudos em História Demográfica – NEHD, Acervo Digital; São Paulo: USP. Disponível em: [http://historia\\_demografica.tripod.com/bhds/manumis.htm](http://historia_demografica.tripod.com/bhds/manumis.htm)

LAKATOS, Eva Maria. MARCONI, Marina de Andrade. **Metodologia Científica**. São Paulo: Atlas, 1986.

LEFEBVRE, Henri. **Espaço e Política**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.

LESSA, Jair. **Juiz de Fora e Seus Pioneiros: (Do caminho Novo a Proclamação)**. Juiz de Fora: Ed. UFJF e FUNALFA, 1985.

MARINS, Paulo César Garcez. (et.al.). **Caminhos do Rio a Juiz de Fora**. São Paulo, M. Carrilho Arquitetos, Anexo material complementar: 2010.

MELO, Adriana Ferreira de. **O Lugar Sertão: Grafias e Rasuras**. Dissertação de Mestrado; Programa de Pós-graduação em Geografia; UFMG, Belo Horizonte: 2006.

MERCADANTE, Paulo. **Os Sertões do Leste – Estudo de Uma Região: A Mata Mineira**. Rio de Janeiro: Zahar editores, 1973.

MIRANDA, Sônia Regina. **Cidade, Capital e Poder: políticas Públicas e Questão Urbana na Velha Manchester Mineira**. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal Fluminense, 1990.

MORAES, Antônio Carlos Robert; COSTA, Wanderley Messias da. **Geografia Crítica: A Valorização do Espaço**. São Paulo, Hucitec. 1984.

\_\_\_\_\_ **Ratzel**. Coleção Grandes Cientistas Sociais. N.59, São Paulo, Ed. Ática, 1990.

\_\_\_\_\_ **Geografia: Pequena História Crítica**. São Paulo: Annablume, 2005.

MOREIRA, Ruy. **Pensar e Ser em Geografia: ensaios de história, epistemologia e ontologia do espaço geográfico**. São Paulo, Contexto: 2010.

MUNFORD, Lewis. **A Cidade na História: Suas Origens, Desenvolvimento e Perspectivas**. São Paulo: Martins Fontes, 1982.

MUSSE, Christina Ferraz. **Imprensa, Cultura e Imaginário Urbano**. São Paulo: Nankin; Juiz de Fora, MG: Funalfa, 2008.

NAVA, Pedro. **Baú de Ossos**. Rio de Janeiro: Eduerj, 1996.

NETTO, Marcos Mergarejo; DINIZ, Alexandre M.A. **A Estagnação Sócio-Econômica da Zona da Mata de Minas Gerais: Uma Abordagem Geohistórica.** In: Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina; Universidade de São Paulo, USP, 2005. Disponível em: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egall10/Geografiasocioeconomica/Geografiaeconomica/29.pdf>

OLENDER, Marcos. **Ornamento, Ponto e Nó: Da Urdidura Pantaleônica às Tramas Arquitetônicas de Raphael Arcuri.** Juiz de Fora: Editora UFJF, 2011.

OLIVEIRA, Mônica Ribeiro de. **Imigração e Industrialização: Os Alemães e os Italianos em Juiz de Fora (1854-1920).** Dissertação de Mestrado. Universidade Federal Fluminense. 1991.

\_\_\_\_\_. **Famílias Solidárias e desafios urbanos: os negros em Juiz de Fora.** In: BORGES, Célia Maia. Solidariedades e Conflitos: História de Vida e trajetórias de grupos em Juiz de Fora. Juiz de Fora, Ed. UFJF, 2000.

\_\_\_\_\_. **Negócios de Família: Mercado, Terra e Poder na Formação da Cafeicultura Mineira, 1780 – 1870.** Bauru, SP: Edusc; Juiz de Fora: FUNALFA, 2005.

\_\_\_\_\_. **Avô Imigrante, Pai Lavrador, Neto Cafeicultor: Análise de Trajetórias na América Portuguesa. (Séculos XVIII e XIX).** VARIA HISTORIA, Belo Horizonte, vol. 27, nº 46: p.625-644, jul/dez 2011. P.642. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/vh/v27n46/12.pdf>

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

PASSAGLIA, Luiz Alberto do Prado. **A Preservação do Patrimônio Histórico de Juiz de Fora: medidas iniciais.** Juiz de Fora: Instituto de Pesquisa e Planejamento; Comissão Permanente Técnico-Cultural; Prefeitura de Juiz de Fora – MG; 1982.

PIRES, Anderson. **Capital Agrário, Investimento e Crise na Cafeicultura de Juiz de Fora – 1870 / 1930.** Dissertação de Mestrado, Universidade Federal Fluminense: 1993.

\_\_\_\_\_. **Minas Gerais e a Cadeia Global da “Commodity” cafeeira – 1850/1930.** Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional; V.03, N.02, P. 139 – 194. Mai-Ago/ 2007.

\_\_\_\_\_. **Café, Finanças e Indústria: Juiz de Fora 1889/1930.** Juiz de Fora: Funalfa, 2009.

PIRES, Hindemburgo Francisco. **Reflexões Sobre a Contribuição da Geografia Histórica e da Geohistória na Renovação do Pensamento Geográfico e Histórico no Século XX.** I Colóquio Brasileiro de História do Pensamento Geográfico. 2008. Disponível em: <http://br.monografias.com/trabalhos909/reflexoes-sobre-contribuicao/reflexoes-sobre-contribuicao.pdf>

POBLET, Maria Del Mar Ferrer Jordá. **A Dimensão Espaço-Temporal em Fernand Braudel: Aportes Teóricos para a Geografia**. Dissertação de Mestrado: Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFMG; 2011. Disponível em: [http://www.bibliotecadigital.ufmg.br/dspace/bitstream/1843/MPBB-8P3N8A/1/marimar\\_dis\\_final.pdf](http://www.bibliotecadigital.ufmg.br/dspace/bitstream/1843/MPBB-8P3N8A/1/marimar_dis_final.pdf)

PRADO JR, Caio. **História Econômica do Brasil**. (S.D), (1945), São Paulo, Círculo do Livro.

\_\_\_\_\_ **Formação do Brasil Contemporâneo**. São Paulo: Brasiliense, Publifolha, 2000.

RIBEIRO, Júlio César. **O Caráter Ontológico do Estado no Regimento da Geografia Capitalista**. Revista Terra Livre. Presidente Prudente; Vol. 01; N.30; 2008.

RODRIGUES, André Figueiredo. **Os Sertões Proibidos da Mantiqueira, Ocupação da Terra e as Observações do Governador Dom Rodrigo José de Meneses**. Revista Brasileira de História. São Paulo, V.23, N.46, 2003.

SANTIAGO, João Phelipe. **O Espaço geográfico como Totalidade Viva e Complexa em Reclus**. Colóquio Internacional: Élisée Reclus e a Geografia do Novo Mundo. USP, São Paulo: 2011. Disponível em: <http://reclusmundusnovus.wordpress.com/memorias>

SANTOS, Aline Lima; SANTOS, Thereza Carvalho. **Entes Públicos e Privados no Planejamento e na Produção do Território: O Caso de Juiz de Fora**. Anais XIV Encontro Nacional da Anpur. Rio de Janeiro: 2011. Disponível em: <http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/view/3344>

SANTOS, Milton. **Sociedade e Espaço: A formação Social como Teoria e como Método**. Boletim Paulista de Geografia: São Paulo, N.54, 1977. Disponível em: [http://miltonsantos.com.br/site/wp-content/uploads/2011/08/sociedade-e-espaco-a-formacao-social-como-teoria-e-com-metodo\\_MiltonSantos\\_1977.pdf](http://miltonsantos.com.br/site/wp-content/uploads/2011/08/sociedade-e-espaco-a-formacao-social-como-teoria-e-com-metodo_MiltonSantos_1977.pdf)

\_\_\_\_\_ **Por uma Geografia Nova: Da Crítica da Geografia a uma Geografia Crítica**. São Paulo: Hucitec, 1990.

\_\_\_\_\_ **Espaço e Método**. São Paulo: Nobel, 1992.

\_\_\_\_\_ **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. Coleção Milton Santos; São Paulo; Editora da Universidade de São Paulo: 2006.

\_\_\_\_\_ **Pensando o Espaço do Homem**. São Paulo: Edusp, 2007.

\_\_\_\_\_ **Por uma Geografia Nova: Da Crítica da Geografia a uma Geografia Crítica**. São Paulo, Edusp: 2008.

SCHAEFER, Fred K. **O Excepcionalismo na Geografia: Um Estudo Metodológico.** Boletim de Geografia Teórica, Rio Claro, 7 (13): 5-37, 1977.

SILVA, Maíra Carvalho Carneiro. **Em Busca da Saúde.** XII Encontro Regional de História (ANPUH); Usos do Passado. Rio de Janeiro; 2006. Disponível em: <http://www.rj.anpuh.org/resources/rj/Anais/2006/conferencias/Maira%20Carvalho%20Carneiro%20Silva.pdf>

\_\_\_\_\_. **Lugar de Trabalhador é na Área de Serviço: Moradia popular em Juiz de Fora (1892 – 1930).** Dissertação de Mestrado, Instituto de Ciências Humanas, Universidade Federal de Juiz de Fora, 2008.

SILVA, Marcelo Werner da Silva. **A Geografia e o Estudo do Passado: Conceitos, Periodizações e Articulações Espaço-Temporais.** Revista Terra Brasilis (Nova Série): N.01, Ano 2012. P.01-14. Disponível em: <http://terrabrasilis.revues.org/246>

SOUZA, Sonia Maria. **Além dos Cafezais: produção de alimentos e mercado interno em uma região de economia agroexportadora – Juiz de Fora na segunda metade do século XIX.** Dissertação de Mestrado, Universidade Federal Fluminense: 1998.

SÓSITO, Eliseu Savério. **Geografia e Filosofia: contribuição para o ensino do pensamento geográfico.** São Paulo: Editora UNESP, 2004.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Capitalismo e Urbanização.** São Paulo: Contexto, 1988.

STEHLLING, Luiz José. **Juiz de Fora A Companhia União e Indústria e os Alemães.** Edição da Prefeitura Municipal de Juiz de Fora: FUNALFA, 1979.

STRAFORINI, Rafael. **Alteridade Territorial: uma leitura geohistórica do território colonial brasileiro.** In: Paulo Roberto Albuquerque Bomfim; Manoel Fernandes de Sousa Neto. (Org.). Geografia e Pensamento Geográfico no Brasil. 1 ed. São Paulo: Annablume, 2010, v. 1, p. 141-158.

TANAKA, Juliana Emy Carvalho. **O Espaço em Kant e suas contribuições na definição do conceito de região.** In: GODOY, Paulo R. Teixeira de (Org.) História do Pensamento Geográfico e Epistemologia em Geografia. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2010.

TATHAM, George. **A geografia no Século XIX.** Boletim Geográfico do IBGE. Rio de Janeiro: Ano XVII N. 150, 1959. Disponível em: <http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20%20RJ/boletimgeografico/Boletim%20Geografico%201959%20v17%20n150.pdf>

UMBELINO, Glauco. (et al.). **Uso da Cartografia Histórica e do SIG para a reconstituição dos Caminhos da Estrada Real**. Revista Brasileira de Cartografia: N.61/01, 2009. Disponível em: [http://www.rbc.ufrj.br/pdf\\_61\\_2009/61\\_01\\_7.pdf](http://www.rbc.ufrj.br/pdf_61_2009/61_01_7.pdf)

VALVERDE, Orlando. **Estudo Regional da Zona da Mata de Minas Gerais**. Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro, Ano 20, N.01, Jan/Mar – 1958.

\_\_\_\_\_. **A Fazenda de Café Escravocrata no Brasil**. Revista Brasileira de Geografia, 29 (1) Jan./Mar. 1967.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. **Como Estudar a Cidade na Longa Duração (A Noção de Tempo na Geografia)**. Revista Formação; V. 01, N.06; 1999. Disponível em: <http://revista.fct.unesp.br/index.php/formacao/article/viewFile/1169/1170>

\_\_\_\_\_. **Questões Metodológicas na Geografia Urbana Histórica**. Geotextos, Universidade Federal da Bahia: vol. 05, N.02. 2009. Disponível em: <http://www.portalseer.ufba.br/index.php/geotextos/article/view/3791/2768>

VITTORETTO, Bruno Novelino. **Do Parahybuna a Zona da Mata: Terra e Trabalho no Processo de Incorporação Produtiva do Café mineiro (1830/1870)**. Dissertação de Mestrado; Universidade federal de Juiz de Fora: 2012.

## ANEXOS

### ANEXO I - DESCRIÇÃO DOS CAMINHOS E ITINERÁRIOS GEOGRÁFICOS

#### I – Roteiro do Caminho Velho para as Minas. (Caminho Paulista)

- Segundo o roteiro de ANTONIL (1711)

*“Partindo da cidade do Rio de Janeiro, se vai a Parati. De parati a Taubaté, de Taubaté a Pindamonhangaba. De Pindamonhangaba a Guaratinguetá. De Guaratinguetá as ruças de Garcia Rodrigues. Destas ruças ao Ribeirão. E do Ribeirão, (...), chegaram ao Rio das Velhas. (...)”.*

IN: COSTA, Antônio Gilberto. (Org.) **Cartografia da Conquista do Território das Minas**. Belo Horizonte; Editora UFMG: 2004. P.44.

- Segundo LESSA, Jair. **Juiz de Fora e Seus Pioneiros**. Ed. UFJF e Funalfa, 1985. P.15-16.

Para quem saía do Rio de Janeiro, passando por Catumbi e Cascadura se alcançava Santa Cruz onde se pegava embarcação passando por Itacuruça, Muriqui, Angra dos Reis até chegar a Parati. Subia-se então a Serra do Mar em lombo de burro chegando a Cunha e depois a Guaratinguetá, já em São Paulo. Daqui, atravessava-se a Serra da Mantiqueira em local conhecido como Garganta do Embaú (Cruzeiro), saindo em Passa Quatro, já em Minas. Seguindo-se para o norte, passava por Itanhanu, Baependi, Cruzília, Carrancas, Macuco, Rio das Mortes, São João Del Rei, Tiradentes, Prados, Lagoa Dourada, Casa Grande, Lafaiete, Ouro Branco e Ouro Preto.

#### II – Roteiro do Caminho Novo para as Minas.

- Segundo o roteiro de André João Antonil (1711)

*“Partindo da cidade do Rio de Janeiro por terra com gente carrega e marchando á Paulista, a primeira jornada se vai á Irajá; a segunda ao engenho do Alcaide Mor, Thomé Corrêa; a terceira ao porto do Nobrega no Rio Iguassú, aonde ha passagem de canôas e saveiros; a quarta vai ao sitio que chamão de Munel do Couto.*

*E quem vai por mar e embarcação ligeira, em um dia se põe no porto da Freguesia de Nossa Senhora do Pilar e em outro em canoa subindo pelo Rio de Morabai acima, ou indo por terra, chega ao meio dia ao referido sitio do Couto.*

*Deste se vai a cachoeira do pé da serra e se pousa em ranchos. E d’aqui se sóbe á serra, que são duas boas legoas: e descendo o cume, se arrancha nos pousos que chamão Frios. No dito cume faz um taboleiro direito em que se pode formar um grande batalhão; e em dia claro, é sitio bem formozo e se descobre delle o Rio de Janeiro, e inteiramente todo o seu recôncavo.*

*Dos Pousos frios se vai a primeira roça do Capitão Marcos da Costa: e della em duas jornadas segunda roça que chamão do Alferes.*

*Da roça do Alferes, em uma jornada se vai ao Páo Grande, roça que agora principia e dahi se vai pousar no matto ao pé de um morro que chamão Carabú.*

*Deste morro se vai ao Formozo Rio Parahyba cuja passagem é em canôas. Da parte d'aquem está uma venda de Garcia Rodrigues, e ha bastantes ranchos para os passageiros: e da parte d'além está a casa do dito Garcia Rodrigues, com larguissimas roçarias.*

*Daqui se passa ao rio Parahybuna em duas jornadas: a primeira no matto e a segunda no porto, onde há roçarias e venda importante; pouco menos caudaloso que o Parahyba: passa-se em canoa.*

*Do Rio Parahybuna fazem duas Jornadas á Roça do Contraste Simão Pereira, e o pouso da primeira é no matto.*

*Da roça de Simão Pereira se vai á Mathias Barboza: e dahi á roça de Antonio de Araujo: e desta á roça do Capitão José de Souza: donde se passa á roça do Alcaide Mór, Thomé Corrêa: e desta á de Manoel de Araujo. E em todos estas jornadas se vai sempre pela visinhança do Parahybuna.*

*Da roça do dito Manoel de Araujo, se vai a outra rocinha do mesmo.*

*Desta rocinha se passa á primeira roça do Sn.r Bispo: e dahi á segunda do dito.*

*Da segunda roça do Snr. Bispo fazem uma jornada pequena á Borda do Campo, á roça do Coronel Domingos Rodrigues da Fonseca. (...)"*

**Fonte:** ESTEVES, Albino. **Álbum do Município de Juiz de Fora.** Imprensa Oficial, Belo Horizonte, I Ed. 1915. Reeditado pela FUNALFA, Juiz de Fora: 2008. P.16.

#### **- Segundo a descrição de Francisco Tavares de Brito (1732)**

*“Parte-se da Cidade do Rio de Janeiro em lancha, e se entra pelo Rio de Agoasu (Iguaçu), e em huma maré se chega ao cítio do Pilar; e daqui em canoa pelo Rio acima se vay ao Couto. Aqui se monta o Cavallo, e se segue jornada a Taquarusu ao pé da boa Vista. Sobe-se a Serra, com bastante trabalho. Do mais eminente da estrada se vê o mar, os Rios, e a planície da Terra. Em recíproco comercio goza aqui a vista de hum famoso espetáculo; e prosseguindo a jornada fica a mão esquerda hum monte innaccessível, tão redondo e igual, que parece ser feito ao torno. He todo de pedra e por Huma banda falda, vay a estrada deixando a sua agigantada eminência muito a trás os Atlantes, e os Olympos. Ao pé desta Serra da parte do Norte, estão situadas as Rossas do Silvestre, Bispo, Governador, Alferes, Rossinha, Paõ grande; Cabarú, Cavarusun, D. Maria, D. Maria, D. Maria, D. Maria Tacurusa, D. Maria Paraybuna. Passa-se aqui o Rio deste nome, e aqui está o Registro. Rossinha do Araujo, Contraste, Cativo, Mediros, Jozeph de Souza, Juiz de fora, Alcayde mor, Antônio Moreyra, Manuel Correia, Azevedo, Araujo, Gonsalves, Pinho, Bispo. Aqui se Sobe a grande Cordilheira da Mantiqueira. (R) Ossinha Coronel (borda do Campo), Registro: aqui se paga de cada carga de seco huma outava, e de molhado mea outava. E quem quiser hir para Villa de S. João del Rey, toma huma estrada à mão esquerda, e vay ao Rio do Barroso, e em outra jornada pode chegar a dita Villa. E vamos prosequindo o nosso caminho da minas Geraes. (...)"*

**Fonte:** COSTA, Antônio Gilberto. (Org.) **Cartografia da Conquista do Território das Minas.** Belo Horizonte; Editora UFMG: 2004. P.76.

**- Resumido o Caminho Novo.**

Iniciava-se no Caís dos Mineiros (hoje proximidades da Praça Mauá), penetrando na Baía de Guanabara e percorrendo o Rio Iguaçu até o Porto Pilar ( atual região do município de Nova Iguaçu na baixada Fluminense). Inicia-se daí o percurso a pé até o sopé da Serra onde encontrava-se o sítio do Couto (proximidades de Xerém), subindo até alcançar a região onde encontramos hoje o município de Paty do Alferes. Atravessando a Fazenda do Pau Grande, Cavarú e a cidade de Paraíba do Sul. Atravessando o Rio Paraíba do Sul, segue em direção ao Paraibuna (Monte Serrat), alcançando logo depois Simão pereira, Matias Barbosa, a então fazenda do Juiz de Fora, sempre pela margem esquerda do Paraibuna, passando por diversas roças até alcançar a Borda do Campo (atual Barbacena), bifurcando-se ai em dois caminhos, um que ia a Vila Rica (Ouro Preto), e outro com destino a São João Del Rei.

**- Variante do Caminho Novo: O Atalho de Bernardo Soares Proença.**

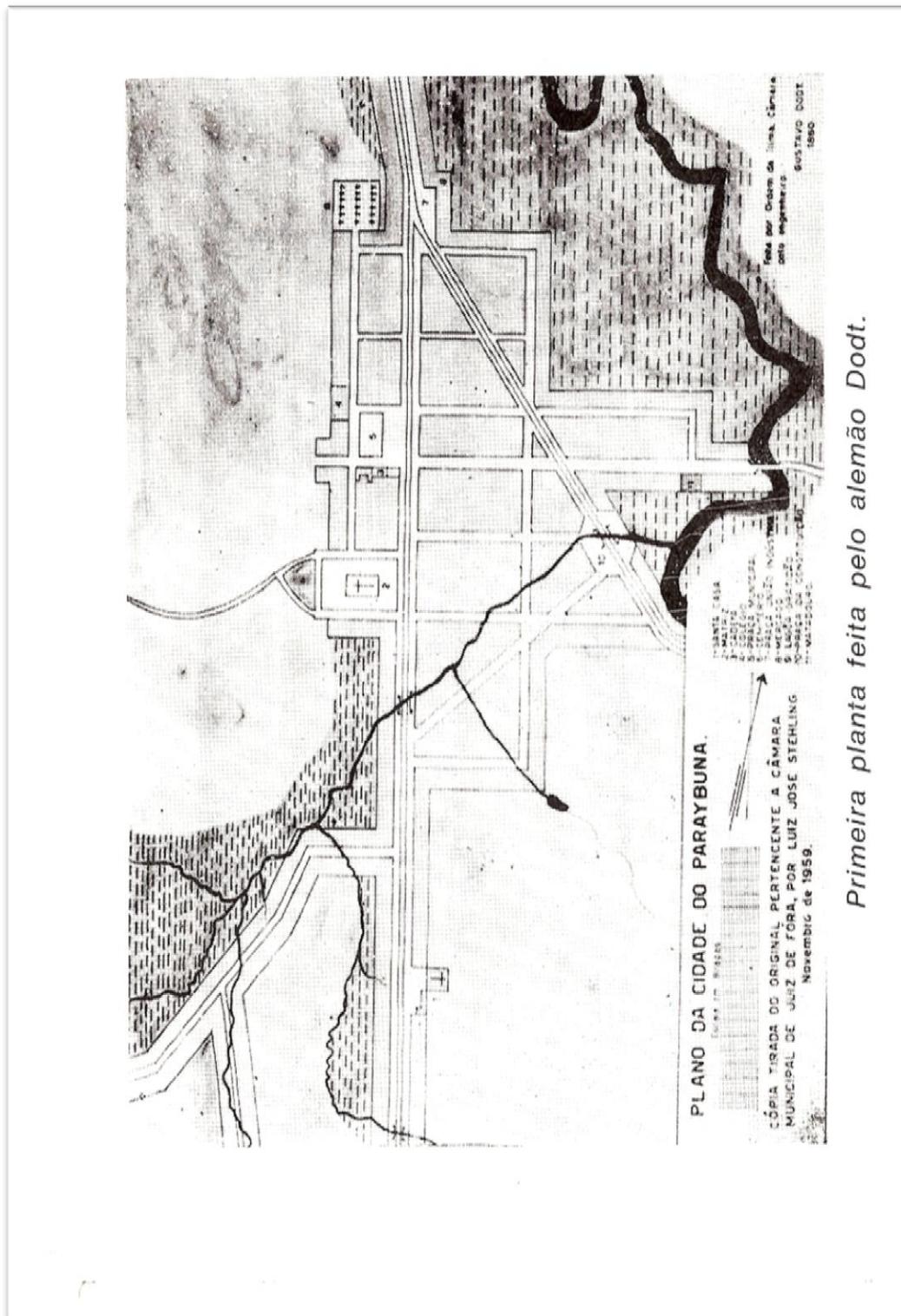
*“Do Cais dos Mineiros, penetrava-se na Baía de Guanabara até o Rio Inhomirim, chegando ao Porto Estrela (atual Magé). Subindo-se a Serra da Estrela, passava-se pela fazenda do Córrego Seco (Petrópolis), Correias, e acompanhando o curso do Rio Piabanha até alcançar Pedro do Rio, e após seguindo na direção de Sebolos( hoje Inconfidência, distrito de Paraíba do Sul), até chegar a Santo Antônio da Encruzilhada, onde encontrava o antigo traçado de Garcia Paes”.*

Ver: COSTA, Antônio Gilberto. (Org.) **Cartografia da Conquista do Território das Minas.** Belo Horizonte; Editora UFMG: 2004. P.46.

## ANEXO II – Ruas e Logradouros

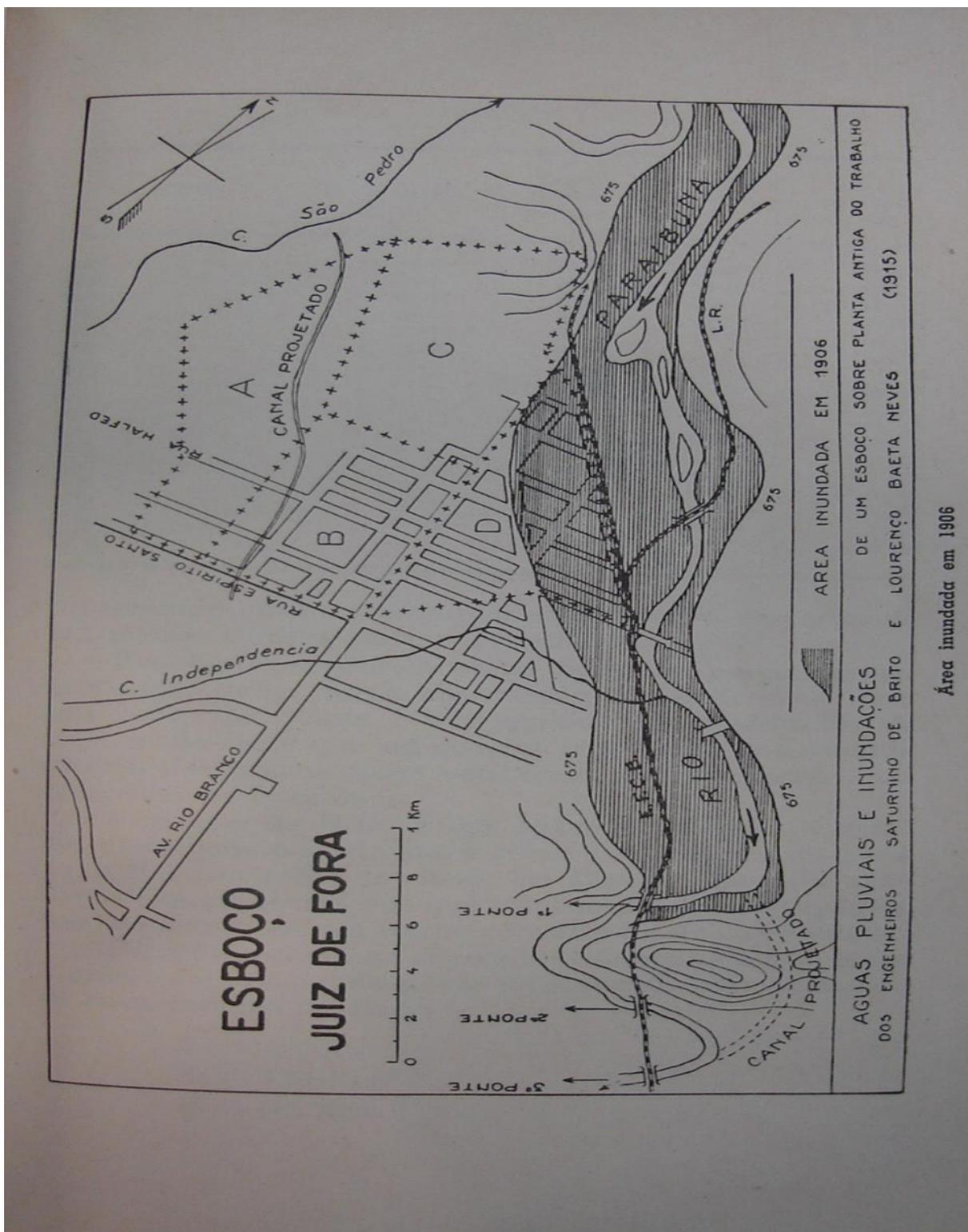
<b>NOME ANTIGO</b>	<b>NOME ATUAL</b>	<b>FONTE</b>
Rua do Capim	Rua Moraes e Castro	(LESSA, 1985,p.48)
Rua dos Jalões	Av. Alencar Tristão	(LESSA, 1985, p.25)
Estrada Nova do Paraybuna (Rua Direita)	Av. Barão do Rio Branco	(LESSA, 1985, p.34)
Caminho Para São Mateus	Rua Oswaldo Aranha	(LESSA, 1985, p.38)
Rua Califórnia	Rua Halfeld	(OLIVEIRA, 1966, p.18)
Milheiros	Largo do Riachuelo	(LESSA, 1985, p.42)
Bairro Marianópolis	Bairro da Glória	(MIRANDA, 1990, p.98)
Vilagem da Colônia de Dom Pedro II	Bairro Fábrica	(MIRANDA, 1990, p.95)
Bairro Rio Novo	Bairro Mariano Procópio	(MIRANDA, 1990, p.95)
Bairro Botanágua	Bairro Costa Carvalho	(MIRANDA, 1990, p.93)
Lamaçal	Bairro Bom Pastor	(LESSA, 1985, p.62)
Rua Liberdade	Rua Floriano Peixoto	(ESTEVES, 1915, p.70)
Rua do Comércio	Rua Baptista de Oliveira	(ESTEVES, 1915, p.70)
Rua Imperatriz / Imperial	Rua Marechal Deodoro	(ESTEVES, 1915, p.70); (LESSA, 1985, p.60)
Rua Santa Cruz	Rua Floriano Peixoto	(LESSA, 1985, p.60)
Rua do Cano	Rua Sampaio	(LESSA, 1985, p.60)
Rua da Independência	Avenida Itamar Franco	(LESSA, 1985, p.60) adaptado
Rua da Saudade	Rua Benjamim Constant	(LESSA, 1985, p.60)
Praça União Indústria	Largo do Riachuelo	(LESSA, 1985, p.81)
Praça da Constituição	Praça Antônio Carlos	SANTOS, A. L. (2011)
Rua da Bela Vista	Rua Fernando Lobo	(LESSA, 1985, p.83)
Largo da Câmara	Parque Halfeld	(OLIVEIRA, 1966, p.36)
Rua do Sapo	Rua Fonseca Hermes	(LESSA, 1985, p.165)
Rua da Serra	Avenida Olegário Maciel	(LESSA, 1985, p.217)
Bambus	Av. Francisco Bernardino	(LESSA, 1985, p.251)
Creosotagem	Atual Francisco Bernardino	(MIRANDA, 1990, p.167)
Três Pontes	Continuação do Bairro Poço Rico	(MIRANDA, 1990, p.167)
Tapera Alta	Bairro Bandeirantes	(MIRANDA, 1990, p.167)
Morro Seco	Bairro São Mateus	(MIRANDA, 1990, p.272)
Pito Acesso	Bairro Manoel Honório	(MIRANDA, 1990, p.272)
Grota dos Macacos	Bonfim	(MIRANDA, 1990, p.272)
Serra	Santa Helena e Paineiras	(MIRANDA, 1990, p.275)
Rua do Progresso	Rua Santos Dumont	(MIRANDA, 1990, p.209)
Benjamim Meggiolaro	Bairro Nossa Senhora Aparecida	(SILVA, M. C.C., 2008, p.126)
Rua 15 de Novembro	Av. Getúlio Vargas	(SILVA, M.C.C., 2008, p.56)

## ANEXO III - PLANTA DA CIDADE DO PARAIBUNA DE 1860



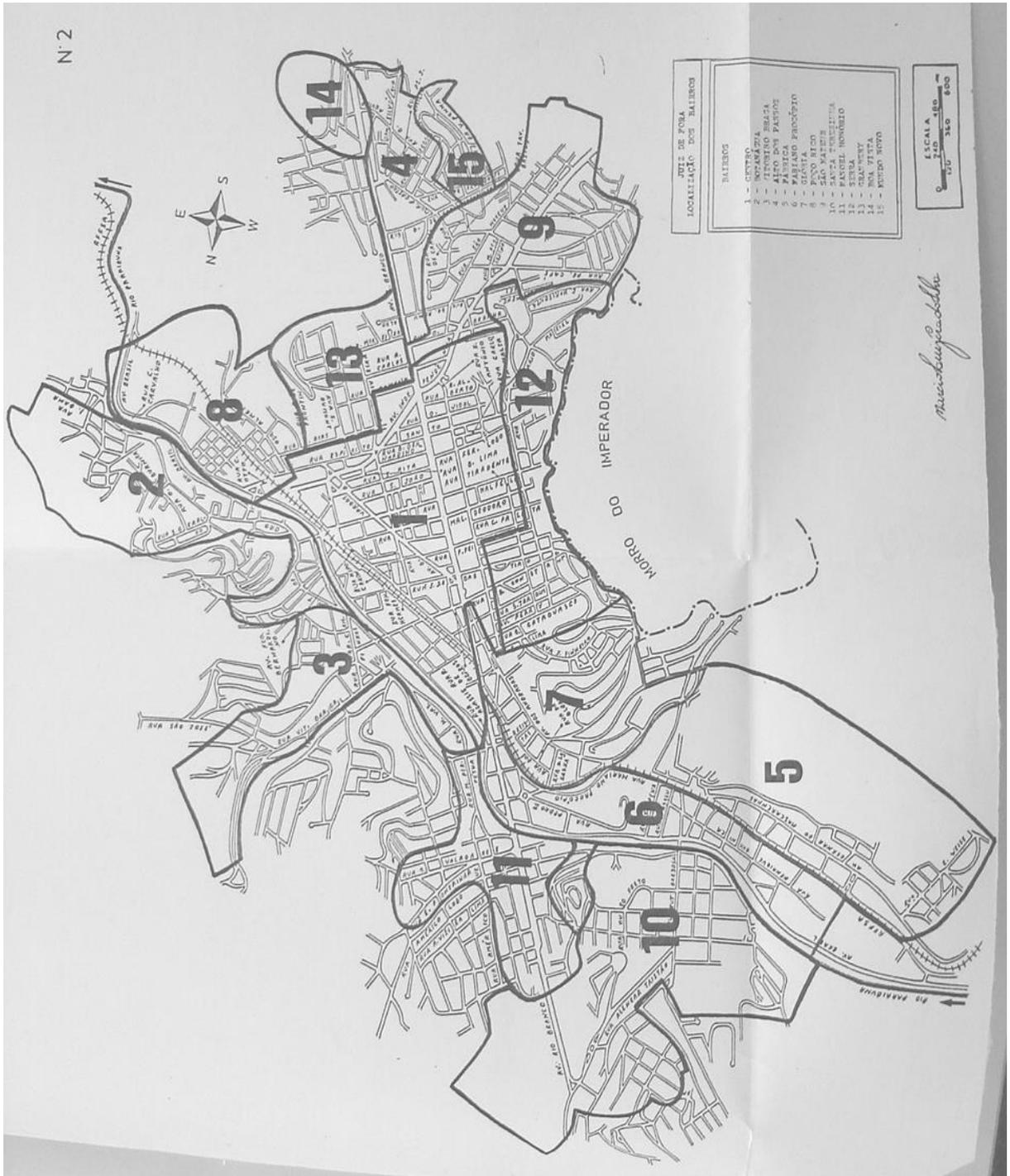
Fonte: STEHLING, Luiz José. *Juiz de Fora - A Companhia União Indústria e os Alemães* - Edição da Prefeitura Municipal de Juiz de Fora - FUNALFA, 1979, p.117.

## ANEXO IV – ESBOÇO DE JUIZ DE FORA – ÁREAS INUNDADA EM 1906



FONTE: GOES, H. de Araújo. *Inundações do Paraibuna em Juiz de Fora*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943. s/pág. Apud SILVA, M.C.C. (2008, p.159)... *Op. cit.*

**ANEXO V – MAPA DE LOCALIZAÇÃO DOS BAIRROS DE JUIZ DE FORA**



<b>LEGENDA</b>		
1 - CENTRO	7 - GLÓRIA	13 - GRAMBERY
2 - BOTANÁGUA	8 - POÇO RICO	14 - BOA VISTA
3 - VITORINO BRAGA	9 - SÃO MATEUS	15 - MUNDO NOVO.
4 - ALTO DOS PASSOS	10 - SANTA TEREZINHA	
5 - FÁBRICA	11 - MANOEL HONÓRIO	
6 - MARIANO PROCÓPIO	12 - SERRA	

Fonte: MIRANDA, S. R. (1990, p.325)... *Op. cit.* Anexo 2.