

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE JUIZ DE FORA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

LUCIANO ALVES SOARES CARAMÉZ

**A GEOGRAFIA HISTÓRICA DA CIDADE DE JUIZ DE FORA DESENHADA POR
JOSÉ BARBALHO UCHÔA CAVALCANTI, EM 1883**

Juiz de Fora

2023

LUCIANO ALVES SOARES CAMEZ

**A GEOGRAFIA HISTÓRICA DA CIDADE DE JUIZ DE FORA DESENHADA POR
JOSÉ BARBALHO UCHÔA CAVALCANTI, EM 1883**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Juiz de Fora como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Geografia. Área de concentração: Dinâmicas Espaciais.

Orientador: Prof. Dr. Pedro José de Oliveira Machado

Juiz de Fora

2023

Ficha catalográfica elaborada através do programa de geração automática da Biblioteca Universitária da UFJF, com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

Caramez, Luciano Alves Soares.

A Geografia Histórica da cidade de Juiz de Fora desenhada por José Barbalho Uchôa Cavalcanti, em 1883 / Luciano Alves Soares Caramez. -- 2023.

162 f. : il.

Orientador: Pedro José de Oliveira Machado

Dissertação (mestrado acadêmico) - Universidade Federal de Juiz de Fora, Instituto de Ciências Humanas. Programa de

Pós-Graduação em Geografia, 2023.

1. Geografia Histórica. 2. Cartografia Histórica. 3. José Barbalho Uchôa Cavalcanti. 4. Planta da Cidade de Juiz de Fora. I. Machado, Pedro José de Oliveira, orient. II. Título.

LUCIANO ALVES SOARES CAMEZ

**A GEOGRAFIA HISTÓRICA DA CIDADE DE JUIZ DE FORA DESENHADA POR
JOSÉ BARBALHO UCHÔA CAVALCANTI, EM 1883**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Juiz de Fora como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Geografia. Área de concentração: Dinâmicas Espaciais.

Aprovada em 22 de setembro de 2023

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Pedro José de Oliveira Machado - Orientador
Universidade Federal de Juiz de Fora

Prof. Dr. Wagner Barbosa Batella
Universidade Federal de Juiz de Fora

Prof. Dr. Angelo Alves Carrara
Universidade Federal de Juiz de Fora

Prof. Dr. Antônio Henrique Duarte Lacerda
Prefeitura de Juiz de Fora

Dedico esse trabalho ao meu pai Luiz Antônio, à minha mãe Adriana Alves e aos meus irmãos Luiz Rafael e Lucas.

AGRADECIMENTOS

Agradeço ao meu orientador Pedro José de Oliveira Machado pelas valiosas lições ao longo dessa jornada de pesquisa que se iniciou na graduação, continuou pelo mestrado, estende-se em nossa amizade e e-mails enviados em horários não comerciais, para alimentar o vício de uma “cachaça” com o rótulo de Geografia Histórica de Juiz de Fora.

Ao meu pai, Luiz, pelo carinho e por proporcionar o privilégio de dedicação exclusiva aos estudos, à pesquisa; à minha mãe, Adriana, pelo apoio e amor incondicional, mesmo que do outro lado do Oceano Atlântico; ao meu irmão Luiz Rafael e minha cunhada Isabella, meu irmão Lucas, e às minhas avós, Maria e Bete.

Ao meu querido amigo Athos Santos um agradecimento especial, companheiro das horas alegres e tristes. Ao meu amigo Leandro Freitas, pela amizade e conselhos.

Aos meus amigos de laboratório, Rômulo Montan, Gustavo Amaral, Francisco Carlos e Lucas Pinheiro pela companhia, conselhos, gentilezas e parcerias que vão além do ambiente acadêmico. À Ana Carolina, por estar comigo em boa parte dessa luta que é a pós-graduação.

Aos meus amigos Cleber, Mayara, Ricardo e Guilherme que me acompanharam durante a graduação e me deram o apoio necessário para seguir.

Ao Antônio Henrique Duarte Lacerda, professor e curador do Arquivo Histórico de Juiz de Fora, por acreditar na pesquisa, compartilhar dias e dias de consulta ao arquivo, pelas prosas e alguns bons litros de café. Ao Lucas, funcionário do Arquivo Histórico, pela proatividade e engajamento.

Aos professores Angelo Alves Carrara e Wagner Barbosa Batella pelas contribuições e oportunas observações feitas ao longo de nossos seminários.

Ao professor Ricardo Zaidan por me apresentar o mundo da cartografia histórica e pelos inúmeros conselhos.

Ao meu amigo e professor Luis Carlos Rodrigues Vianelli, pelos conselhos e por me despertar o interesse pela história.

À Emília, pela gentileza em ceder dados de sua dissertação.

À Universidade Federal de Juiz de Fora e à CAPES, órgão financiador dessa pesquisa.

À Cidade de Juiz de Fora e a todos que contribuíram direta e indiretamente para a realização deste trabalho, obrigado.

“Descobri que a cidade é um teste, um texto, um tapa, é um mundo, um monstro, um míssil, **um mapa**, aprendi contigo (Milton Santos) num país distorcido, a natureza do espaço é o espaço dividido” (Renan Inquérito *Grifo nosso).

RESUMO

A presente pesquisa tem como objetivo apresentar um estudo abrangente acerca da dinâmica política e das relações de poder que permearam o município de Juiz de Fora ao longo da década de oitenta dos oitocentos. Para isso, analisamos a Planta da Cidade de Juiz de Fora de 1883, elaborada pelo engenheiro José Barbalho Uchôa Cavalcanti, juntamente com os debates que ocorreram na Câmara Municipal, relacionados à aceitação e uso desse material cartográfico. Nesse contexto, a investigação elucida as disputas que envolveram figuras pertencentes à elite local. O estudo também destaca uma abordagem sobre a vida, obra, descendência e genealogia de José Barbalho Uchôa Cavalcanti, a fim de refletir sobre sua competência profissional e as redes de sociabilidade que o conectaram à Juiz de Fora. Além disso, a pesquisa oferece uma análise aprofundada do material cartográfico elaborado pelo engenheiro, para tal, realizamos a recuperação do documento por meio de uma nova reprodução digital em alta definição. Essa reprodução e os documentos primários coletados e arquivados em diversos acervos de Juiz de Fora foram peças fundamentais para a reconstituição da geografia histórica retratada na dita planta. A convergência dessas fontes permitiu uma compreensão mais abrangente e embasada das transformações políticas e sociais que ocorreram em Juiz de Fora no período em questão.

Palavras-chave: Geografia Histórica. Cartografia Histórica. José Barbalho Uchôa Cavalcanti. Planta da Cidade de Juiz de Fora.

ABSTRACT

The present research aims to present a comprehensive study on the political dynamics and power relations that permeated the municipality of Juiz de Fora throughout the 1880s. For this purpose, we analyzed A Planta da Cidade de Juiz de Fora de 1883, drawn up by engineer José Barbalho Uchôa Cavalcanti, along with the debates that took place in the Municipal Chamber related to the acceptance and use of this cartographic material. In this context, the investigation elucidates the disputes involving figures belonging to the local elite. The study also highlights an approach to the life, work, descente, and genealogy of José Barbalho Uchôa Cavalcanti, aiming to reflect on his professional competence and the networks that connected him to Juiz de Fora. Furthermore, the research offers an in-depth analysis of the cartographic material elaborated by the engineer. To achieve this, we recovered the document by means of a new high-definition digital reproduction of this historical geographical portrayed in the plan. The convergence of these sources allowed for more comprehensive and grounded understanding of the political and social transformations that occurred in Juiz de Fora during the aforementioned period.

Keywords: Historical Geography. Historical Cartography. José Barbalho Uchôa Cavalcanti. Plan of the City of Juiz de Fora.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Formulário de indicação para membro associado do Instituto de Engenharia Civil de Londres	33
Figura 2 – Poster da Exposição do Cinquentenário da Introdução dos Caminhos de Ferro da França	34
Figura 3 – acima: Viaduto do Retiro em 1881; abaixo: planta do viaduto do Retiro ..	40
Figura 4 – Ofício de José Barbalho Uchôa Cavalcanti enviado à Câmara de Juiz de Fora.....	48
Figura 5 – Ofício de José Barbalho Uchôa Cavalcanti enviado à Câmara de Juiz de Fora.....	49
Figura 6 – Planta cadastral e topográfica da Cidade de Juiz de Fora de 1883	60
Figura 7 – Relação Nominal dos proprietários cujas casas se achão indicadas na Planta da Cidade de Juiz de Fóra	61
Figura 8 – Reproduções digitais da Planta da Cidade de Juiz de Fora de 1883 disponibilizadas pelo Arquivo Histórico Municipal de Juiz de Fora	63
Figura 9 – a) Scanner alimentação automática, b) Scanner de mesa.....	64
Figura 10 – Sistema de obtenção por meio da fotografia da Planta Cadastral de Juiz de Fora de 1947	65
Figura 11 – Sistema utilizando trilho, baliza e câmera digital de alta resolução para levantamento fotográfico da planta de Petrópolis de 1846.....	66
Figura 12 – Scanner de mão iScan	67
Figura 13 – Trilho de sustentação para a varredura.....	68
Figura 14 – Sistematização da varredura para a obtenção das cenas utilizando o scanner de mão	69
Figura 15 – Resultados obtidos pela metodologia de digitalização por scanner de mão	70
Figura 16 – HP Scanjet 4600	71
Figura 17 – Fluxograma metodológico empregado no trabalho	72
Figura 18 – Mesa para a planificação da Planta	72
Figura 19 – Margem desenhada da Planta da Cidade de Juiz de Fora de 1883.....	73
Figura 20 – Índice das imagens levantadas	74
Figura 21 – Nova apresentação digital da Planta da Cidade de Juiz de Fora de 1883	75

Figura 22 – Título da Planta da Cidade de Juiz de Fora de 1883	78
Figura 23 – Escala Numérica e Gráfica adotada no sistema métrico decimal	79
Figura 24 – Elementos identificadores	80
Figura 25 – Seta norte da planta de Uchôa Cavalcanti	81
Figura 26 – Vias representadas na Planta da Cidade de Juiz de Fora de 1883	84
Figura 27 – Relação Nominal dos Proprietários da Rua Direita, lado direito.....	85
Figura 28 – Comparativo entre a representação da Igreja dos Passos na Planta de 1883 e sua fotografia em outro momento histórico bem como sua apresentação artística de 1975.....	94
Figura 29 – Representação artística da Igreja dos Passos, construção primitiva da Casa de Caridade (Santa Casa) e a "coluna hidráulica"	95
Figura 30 – Propriedades da Família Tostes e dos Herdeiros do Barão de Bertioga em relação às Igrejas de São Sebastião, Santo Antônio e Senhor dos Passos	98
Figura 31 – Limites territoriais da sede municipal de 1860 e 1883 com a presença da Lagoa da Gratidão	101
Figura 32 – Propriedade de D. Maria Tostes em Relação à Igreja Matriz de Santo Antônio.....	103
Figura 33 – Vista parcial da cidade de Juiz de Fora em 1880 em relação a planta da cidade de 1883.....	105
Figura 34 – Lagoas, Brejos, Córregos e Pontes em Juiz de Fora no ano de 1883 .	107
Figura 35 – Mariano Procópio, Rua do Imperador e a Estrada União e Indústria ...	112
Figura 36 – Córregos, lagoas, brejos ao longo do trecho da União e Indústria (Mariano Procópio, Rua do Imperador e a Estrada União e Indústria).....	114
Figura 37 – Localização da Cadeia Pública	115
Figura 38 – Serviços de consumo coletivo em 1883	116
Figura 39 – Linhas de bonde por tração animal da Companhia Ferro-Carril Bonds Juiz de Fora em 1883.....	118
Figura 40 – "Companhia Inglesa" em relação ao nucleamento idealizado por Mariano Procópio e a linha de bondes em 1883.....	119
Figura 41 – Cemitério Nossa Senhora da Glória e Cemitério Nossa Senhora Aparecida em 1883	124
Figura 42 – Propriedades da Rua de Santa Rita.....	127
Figura 43 – Propriedades da Rua de Santa Rita, Rua Proposta por Francisco Brandi e Becco da Califórnia	130

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Número de Propriedades, por Logradouro ou Região.....	86
Tabela 2 – Densidade de propriedades por Vias	87
Tabela 3 – Relação de Habitantes por propriedades (1883-1893).....	88
Tabela 4 – Maiores Proprietários da Rua Direita (Continua).....	89
Tabela 5 – Proprietários e número de propriedades em relação a família Tostes, Halfeld e os Herdeiros do Barão de Bertioga na Rua Direita	99
Tabela 6 – Proprietários e número de propriedades no núcleo estabelecido por Mariano Procópio	122
Tabela 7 – Proprietários e número de propriedades da Rua de Santa Rita	128
Tabela 8 – Proprietários da Rua de Santa Rita e número de propriedades (ordem crescente)	131

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Presidentes do Club de Engenharia (1880 - 1933)	23
Quadro 2 – Temáticas da Revista do Club de Engenharia (1887 - 1910)	23
Quadro 3 – Temários discutidos no 1º Congresso de Estradas de Ferro do Brasil...24	
Quadro 4 – Diretores da Estrada de Ferro D. Pedro II (1865-1889).....	26
Quadro 5 – Dirigentes do Club de Engenharia entre 1874-1904 (Continua).....	29
Quadro 6 – Relação dos Sócios do Club de Engenharia que são funcionários da Estrada de Ferro D. Pedro II (1876-1880).....	41

LISTA DE ORGANOGRAMAS

Organograma 1 – Descendentes de Álvaro Barbalho Uchôa Cavalcanti	27
Organograma 2 – Descendentes de José Barbalho Uchôa Cavalcanti e Zulmira Trindade Uchôa Cavalcanti	36
Organograma 3 – Rede de sociabilidade por trás da Comissão de Obras que analisou a Planta Cadastral e Topográfica apresentada pelo engenheiro José Barbalho Uchôa Cavalcanti.....	52

LISTA DE ANEXOS

ANEXO A - Nome dos Proprietários e quantidade de suas respectivas propriedades	149
ANEXO B - Planta Cadastral elaborada por Gustavo Dodt, de 1860.....	157
ANEXO C - Croqui da Estrada Nova.....	158

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	13
2 OBJETIVOS	16
2.1 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	16
3 GEOGRAFIA HISTÓRICA – EMPIRIZAÇÃO DO TEMPO	17
4 AS REDES DE SOCIABILIDADE E O ENGENHEIRO JOSÉ BARBALHO UCHÔA CAVALCANTI: A ELABORAÇÃO DA PLANTA CADASTRAL DA CIDADE DE JUIZ DE FORA DE 1883	20
4.1 FORMANDO REDES: O CLUB DE ENGENHARIA DO RIO DE JANEIRO – UM PROJETO MODERNIZADOR.....	22
4.1.1 Raízes nordestinas – Os Cavalcanti e Wanderley	26
4.1.2 José Barbalho Uchôa Cavalcanti – o distinto engenheiro.....	29
4.2 UCHÔA CAVALCANTI E A ELABORAÇÃO DA PLANTA DA CIDADE DE JUIZ DE FORA DE 1883	37
5 A PLANTA DA CIDADE DE JUIZ DE FORA DE 1883	62
5.1 NOVA APRESENTAÇÃO DIGITAL DA PLANTA DA CIDADE DE JUIZ DE FORA DE 1883	62
5.2 A PLANTA DA CIDADE DE JUIZ DE FORA E OS ELEMENTOS REPRESENTADOS	76
5.2.1 Análise Cartográfica Geral: Convenções Cartográficas e Análise da orientação da Planta	78
6 A GEOGRAFIA HISTÓRICA POR TRÁS DA PLANTA DA CIDADE DE JUIZ DE FORA DE 1883	82
6.1 AS RUAS, ESTRADAS E CAMINHOS.....	83
6.2 A RUA DIREITA	89
6.3 TERRENOS DA UNIÃO E INDÚSTRIA – MARIANO PROCÓPIO FERREIRA LAGE– RUA DO IMPERADOR	108
6.4 RUA DE SANTA RITA.....	125
7 CONSIDERAÇÕES SOBRE ALGUMAS INCOMPLETUDES	133
FONTES ARQUIVÍSTICAS	138
FONTES DIGITALIZADAS E ACESSADAS ONLINE	139
WEBSITES	141
REFERÊNCIAS	142

1 INTRODUÇÃO

“Quem me dera ter a faculdade de contar uma história como o faz um mapa”.

Clay Morgan

A narrativa tradicional da história de Juiz de Fora está ligada principalmente ao seu passado pioneiro, sendo no período Imperial apontada como a mais importante cidade da província de Minas Gerais, destacando-se pela construção de três estradas, o Caminho Novo (início do século XVIII), a Estrada do Paraibuna (final da década de 1830) e a Estrada União e Indústria (décadas de 1850/1860) e pela presença de figuras célebres, que ali investiram direta ou indiretamente. Henrique Guilherme Fernando Halfeld e Mariano Procópio Ferreira Lage foram os protagonistas e dividem o título de fundadores da cidade, materializado em dois monumentos que os fazem homenagem (localizados no Parque Halfeld e Largo do Riachuelo), conferindo-lhes o mesmo título: fundadores. Além desse título, a influência de ambos na localidade divide a mesma perspectiva, a construção de estradas, a Estrada do Paraibuna e a União e Indústria, respectivamente.

Comumente, a narrativa que envolve o desenvolvimento do povoado, decorre da construção da Estrada do Paraibuna, aberta por Henrique Halfeld, que substituiu trechos do “antigo” Caminho Novo. Halfeld abandona, em certo trecho, parte do Caminho Novo à margem esquerda do Rio Paraibuna, fazendo um novo traçado, à margem direita, que acabou consolidando a principal via estruturadora da cidade, atualmente denominada Avenida Barão do Rio Branco. A contribuição de Mariano Procópio é vista sob a perspectiva empreendedora, inaugurada pela empreitada da construção da estrada “macadamizada” denominada União e Indústria, administrada pela Companhia homônima.

Dessa forma o processo de ocupação está ligado, em primeiro momento, com o ciclo do ouro e, posteriormente aos interesses das elites cafeeiras da região, no século XIX, entendendo que o “fazer urbano”, mediante industrialização, era um processo modernizador patrocinado pelos barões do café e empreendedores locais e oriundos de outras localidades.

De forma representativa, Juiz de Fora em 1850 (recém-elevada à categoria de vila com a topomínia de Vila de Santo Antônio do Paraibuna) era vista como “uma longa rua reta”, “uma longa fila de casas e uma grande igreja de duas torres situadas

para o lado da encosta”, “ao longe, uns cafezais bem cuidados, eram os primeiros que eu encontrava em baixo da serra da Mantiqueira” (BURMEISTER, 1980, p.312-313); já na condição de cidade, denominada Cidade do Parahybuna, foi relatada, em 1858, como bastante insignificante para uma localidade que acabara de ganhar o posto de cidade (TSCHUDI, 1866, p.253), para em 1861 o município ocupar o 3º lugar em arrecadação de impostos na província (LESSA, 1985), evento acarretado graças à cultura do café.

Dito isso, enquanto a cafeicultura se estabeleceu como atividade predominante, trouxe consigo impactos e consequências para a organização regional, consolidando o papel centralizador de Juiz de Fora (MACHADO; MELO E CARAMEZ, 2022), em vista do desenvolvimento, expansão e aperfeiçoamento do sistema de transportes que atendia ao modelo agroexportador, da diversificação urbano-industrial, e da aplicação do capital agrário na infraestrutura urbana e industrial.

A afirmação da posição estratégica da cidade foi efetivada com a inauguração da ferrovia D. Pedro II, em 1875, a qual promoveu significativo impulso à cafeicultura e à economia de Juiz de Fora e sua circunvizinhança. O aumento demográfico resultante propiciou o desenvolvimento de um mercado interno cada vez mais heterogêneo, sendo acompanhado, de maneira proporcional, pela expansão dos serviços urbanos (PIRES, 2004). Nesse contexto, em 1878, Juiz de Fora já contava com a presença de 6 estabelecimentos de ensino (PIRES, 2004, p.64); em 1880, a concessão da construção da Estrada de Ferro Juiz de Fora a Piau (companhia organizada pelo empresariado local, que visava atender as demandas agroexportadoras da região); em 1881, se organizou uma companhia de transporte urbano, a Companhia Ferro-Carril Bonds Juiz de Fora; a inauguração da fábrica de tecelagem organizada pelos ingleses Morrith, Andrew Steele e Whitaker, nas antigas oficinas da Companhia União e Indústria, em 1883, mesmo ano de inauguração do serviço de telefones na cidade.

À medida que a cidade crescia, demandas populacionais surgiam, e com isso maior controle do ordenamento territorial era previsto pela Câmara Municipal: preocupação com as recorrentes inundações do Rio Parahybuna e córregos, dissecação das regiões brejosas, obras de saneamento, abastecimento, alinhamento das vias e ampliação da arrecadação de impostos da cidade. Nesse sentido, a cartografia se tornou aliada das políticas públicas, tanto na preocupação

em mapear a vila no primeiro Código de Posturas (1853), quanto nas posturas promulgadas no final do século XIX (1872).

Nesse contexto, surge em 1881, a figura de José Barbalho Uchôa Cavalcanti e a elaboração do que o memorialista Paulino de Oliveira chamou de “A Nova Planta Cadastral”, que se tornaria o retrato urbano do período que precede ao início da era industrial da cidade e objeto de pesquisa do presente trabalho. Patrocinado pela elite empresarial local e interesses da Câmara Municipal, a elaboração da dita planta obteve posto de destaque em discussões proporcionadas pela vereança do município, ou seja, o desenvolvimento ambicionado pelos vereadores, no início da década de oitenta dos oitocentos, levou a Câmara municipal a contratar o engenheiro Uchôa Cavalcanti para realizar os serviços (OLIVEIRA, 2014, p.50).

Para tanto, é salutar também apresentar as competências do engenheiro contratado, sua formação acadêmica, trajetória profissional e redes de sociabilidade estabelecidas pelo seu percurso, sendo também importante para avaliar qualitativamente o produto final, a planta. Visto isso, indagar: quem era José Barbalho Uchôa Cavalcanti? Qual a sua formação acadêmica? Qual foi sua trajetória profissional, já havia realizado outros mapeamentos? Qual a relação do engenheiro com a elite local e com a Câmara Municipal?

A partir do que foi apresentado, este trabalho está dividido em três capítulos, sendo o primeiro responsável pela investigação da conjuntura nacional e o projeto modernizador do Império, o qual apostava nos melhoramentos materiais, principalmente em estradas, e sobretudo ferrovias. Nessa nova ambientação uma classe emergia com destaque, os engenheiros, sendo estes os responsáveis pela organização de sociedades anônimas, agremiações e estabelecendo redes de sociabilidade. Observaremos o movimento de José Barbalho Uchôa Cavalcanti, de membro de uma estirpe familiar com raízes nordestinas e influentes na política do Império, a requisitado engenheiro. Posto e rede que culminou com o contrato realizado com a Câmara Municipal de Juiz de Fora, em 1881. No entanto, assim como havia acontecido com Gustavo Dodt, em 1860, houve grande discussão sobre a Planta apresentada à Comissão de Obras Públicas, por parte de figuras influentes na política local.

O segundo capítulo tem como foco a apresentação da nova reprodução digital da Planta da Cidade de Juiz de Fora, de 1883, bem como os materiais e métodos utilizados durante o processo. Será apresentada também uma discussão quantitativa

e qualitativa dos elementos representados na planta, ou seja, uma análise exaustiva dos elementos presentes na imagem, através da observação direta, realização de deduções e extração de consequências. O método analítico teve como aporte as tecnologias e conhecimentos cartográficos atuais, capazes de fornecer dados substanciais sobre as convenções cartográficas adotadas por Uchôa Cavalcanti (escala, legenda, orientação, precisão, semiologia gráfica).

O terceiro capítulo consiste na análise da geografia histórica da cidade de Juiz de Fora, representada na planta de 1883, a partir das ruas, caminhos, estradas e os agentes produtores do espaço.

2 OBJETIVOS

O interesse do presente trabalho consiste em resgatar parte da memória cartográfica de Juiz de Fora, no século XIX, mais especificamente, as informações presentes na “Planta da Cidade de Juiz de Fora”, elaborada pelo engenheiro José Barbalho Uchôa Cavalcanti, em 1883.

2.1 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Digitalizar a Planta da Cidade de Juiz de Fora, de 1883, elaborada por José Barbalho de Uchôa Cavalcanti e atualmente depositada no Arquivo Histórico de Juiz de Fora;
- Entender o processo de elaboração e o interesse da Câmara Municipal da época em confiar o mapeamento ao engenheiro José Barbalho Uchôa Cavalcanti;
- Traçar a Geografia Histórica da Cidade de Juiz de Fora, utilizando os elementos apresentados na planta de 1883 e documentos primários.

3 GEOGRAFIA HISTÓRICA – EMPIRIZAÇÃO DO TEMPO

As concepções acerca da Geografia Histórica acompanham a evolução do pensamento geográfico, sobretudo no que diz respeito aos conceitos de tempo e espaço. Por conseguinte, as dificuldades da prática da Geografia Histórica se cruzam com a questão metodológica. Alguns trabalhos que centram a investigação nos tempos pretéritos, incorrem em erros por se apresentarem como “geografias do passado” (ABREU, 2010, p.17) – a empiricização do tempo é o primeiro passo da pesquisa em Geografia Histórica (ABREU, 2010). De acordo com Bloch (2002, p.7) “o passado não é objeto de ciência”, tão pouco a Geografia Histórica é a geografia do passado, a discussão entre a importância do presente para a compreensão do passado e vice-versa, expõe o “método regressivo”, ou seja, temas do presente traçam o retorno, possível, ao passado.

Historiadores do século XVII se debruçaram em um enigma da história: “até que ponto o registro do passado é uma colcha de retalhos composta por acidentes casuais, em vez de um padrão simétrico”¹ (CARRITHERS, 1986, p.62), ou seja, extrair tendências e padrões imersos nos múltiplos fatos do passado, com a tentativa de afirmar a superioridade do tempo presente. O fato é que não se explica plenamente um fenômeno histórico fora do estudo de seu momento, afinal “o passado se assemelha ao futuro mais do que uma gota de água a outra”² (KHALDÛN, 1958, p.17), e o retorno ao passado, a busca pela origem, não é simplesmente a resultante de uma “cadeia infinita das causas que se multiplicam e se combinam de século em século”³ (MONTESQUIEU, 1892, p.161).

O estudo da Geografia Histórica é uma combinação, sobre quais fenômenos podem ser integrados, em que pese o fato de o tempo, em si, não ser um fator na geografia, estudar os fenômenos sob o pressuposto de um tempo fixo, não limita a geografia ao presente e o significado da palavra “histórica”, nesse escopo, não implica uma relação com a história, mas é usado remetendo ao passado (HARTSHORNE, 1939, p.185).

¹ No original: [...] the extent to which the record of the pas is a mere crazy-quilt composed of chance accidents rather than symmetrical [...].

² No original: The past resembles the future more than one (drop of) wather another.

³ No original: [...] l'effet d'une de causes infinies, qui se multiplient et se combinent de sièle em sièle.

“A Geografia Histórica tem como meta a espacialização envolvida nas rupturas, na continuidade do fluir e existir temporal” (MARTINELLO, 2016, p.37), e teria seus próprios métodos para atribuir sentidos ao passado, haja vista a observação do espaço presente, na perspectiva de retrospectivas temporais (MARTINELLO, 2016). Pode-se fazer Geografia Histórica, sem necessariamente chegar até o tempo presente, ou seja, “não precisa, entretanto, estar informada pelo presente; pode-se muito bem concentrar a investigação em tempos pretéritos” (ABREU, 2010, p.17). A Geografia Histórica busca a associação entre o ser e estar; quando e onde, em suas mútuas influências do existir no tempo e espaço (MARTINELLO, 2016).

Tempo e espaço e mundo, na perspectiva de Milton Santos, são realidades históricas, que devem ser mutuamente conversíveis, haja visto que a preocupação epistemológica da Geografia é totalizadora (SANTOS, 2004). Ao empiricizar o tempo, assimilamos ao espaço, ou seja, tornando-o material. O autor complementa que as técnicas “dão-nos a possibilidade de empiricização do tempo” (SANTOS, 2004, p.54), ou seja, é por intermédio da técnica que o homem realiza a união entre espaço e tempo, participa da percepção do espaço e da percepção do tempo. Itamar Vieira Junior, em seu livro *Torto Arado*, traz passagens passíveis de refletir o “tempo”, que conversam com a perspectiva apresentada pelo professor Milton Santos: “o vento não sopra, ele é a própria viração, se o ar não se movimenta, não tem vento, se a gente não se movimenta, não tem vida” (VIEIRA JUNIOR, 2019, p.99). A problematização da existência do tempo não cabe nesse trabalho, mas abrimos a possibilidade de interpretação do passado, presente e futuro como uma questão de movimento dos corpos, assim como Abreu (2010) interpreta.

De acordo com Rovelli (2018), a distinção fundamental entre o passado e o futuro não é uma característica do mundo em si, mas uma construção que emerge da interação entre a consciência humana e o ambiente circundante. Esta diferenciação temporal não é estritamente uma propriedade externa ao observador, mas está intrinsecamente ligada à perspectiva subjetiva do indivíduo em relação ao mundo. Quando se utiliza a expressão “o tempo está passando”, pressupõe-se que a discrepância entre o passado e o futuro é delineada pela existência e pela retenção de memórias do passado. Nesse contexto, o tempo não é somente uma dimensão cronológica linear, mas antes é moldado pela presença e pela evocação das experiências passadas, as quais influenciam a percepção e a interpretação individual do tempo. Assim, o tempo transcende a mera progressão dos ponteiros de um relógio,

constituindo-se efetivamente nas recordações do passado. Ao refletir sobre o passado, a mente engaja-se na evocação daquilo que é lembrado pessoalmente ou daquilo que foi adquirido por meio de leituras sobre o passado.

Não descrevemos como o mundo evolui no tempo: descrevemos o que acontece em tempos locais que acontecem um em relação ao outro. O mundo não é como um pelotão que avança no ritmo de um comandante. É uma rede de eventos que se influenciam mutuamente. [...] A física não descreve como as coisas evoluem “no tempo”, mas como elas evoluem em seus tempos e como “os tempos” evoluem um em relação ao outro. (ROVELLI, 2018, p.22)

Portanto, o passado não pode existir no tempo: apenas em um espaço, e o conhecimento do passado, portanto, é literalmente cartográfico, um mapeamento dos lugares da história, indexados às coordenadas do espaço-tempo (ROVELLI, 2018).

Hobsbawn (1988, p.6) argumenta que, ao confrontarmos períodos distantes, remotos, geográficos cronológicos ou emocionais, é possível preservar essas eras por meios de relíquias inanimadas, seja por intermédio de palavras, símbolos, escritos impressos ou gravados, objetos materiais e imagens. Para Lucena (2019) as relíquias inanimadas representam vestígios de um período passado, sendo comunicadas por intermédios de diferentes porta-vozes, notadamente os pesquisadores. Nesse contexto, surge a necessidade de questionar se “as vozes propaladas são as mesmas de outrora” (LUCENA, 2019, p.635).

4 AS REDES DE SOCIABILIDADE E O ENGENHEIRO JOSÉ BARBALHO UCHÔA CAVALCANTI: A ELABORAÇÃO DA PLANTA CADASTRAL DA CIDADE DE JUIZ DE FORA DE 1883

No presente capítulo buscamos nos aproximar dos principais debates acerca da modernização do Brasil a partir do século XIX, mediante a implantação das linhas férreas, sobretudo a Estrada de Ferro Dom Pedro II (EFDPII), e como as redes de sociabilidade⁴ tecidas pelo Club de Engenharia do Rio de Janeiro, Instituto de Engenharia Civil de Londres e relações familiares, que repercutiram em Juiz de Fora e culminaram na elaboração da Planta Cadastral de Juiz de Fora de 1883, pelo engenheiro José Barbalho Uchôa Cavalcanti, rico e único material cartográfico que retrata o urbano da cidade com verossimilhança.

Cabe salientar o caráter subjetivo do termo redes de sociabilidade aqui empregado, visto que uma comprovação mais contundente, esbarra na fragilidade aqui empregada, no entanto, busca-se aproximar do entendimento que a posição social de Uchôa Cavalcanti na sociedade brasileira imperial, principalmente pela influência da sua árvore genealógica, o privilegiou durante sua trajetória, amarrando assim como uma rede de sociabilidade por tráfico de influência.

De maneira didática, o capítulo está estruturado em duas macros seções: “Formando Redes” e “Uchôa Cavalcanti e a elaboração da Planta da Cidade de Juiz de Fora de 1883”. A primeira macro seção se desdobra em 3 vertentes: uma para analisar a influência do Club de Engenharia do Rio de Janeiro no processo “modernizador” do Brasil, principalmente mediante as estradas de ferro, com enfoque na Estrada de Ferro D. Pedro II; outra vertente para descrever as raízes familiares de José Barbalho Uchôa Cavalcanti e como sua rede familiar contribuiu para sua trajetória, já que pertencia a uma linhagem de políticos influentes do Império; e a terceira vertente, tratando da vida, descendência e obra de José Barbalho Uchôa Cavalcanti, ou seja, descrevendo suas raízes, sua genealogia e suas realizações como engenheiro.

Em destaque, na segunda macro seção, buscamos refinar as redes de sociabilidade de Uchôa Cavalcanti com outros engenheiros associados do Club de Engenharia do Rio de Janeiro e com membros do corpo de funcionários da Estrada de Ferro D. Pedro II, que também haviam realizado obras em Juiz de Fora e as

⁴ Expressão utilizada por Lacerda (2013) em sua pesquisa sobre a família Ferreira Armonde.

relações do engenheiro com o empresariado local, principalmente com Francisco Antônio Brandi, levantando a hipótese de interesses privados além do interesse público para a elaboração da planta da cidade.

Por fim, e com destaque, serão apresentadas as discussões concernentes à elaboração da Planta da Cidade de Juiz de Fora de 1883, bem como a apresentação da reprodução digital disponibilizada pelo Arquivo Histórico de Juiz de Fora e seu atual estado de conservação, e documentos que acompanham o debate sobre a elaboração da mesma, entre a Câmara Municipal de Juiz de Fora e o engenheiro Uchôa Cavalcanti, cruzando relações de personagens periféricos, atribuídos às diversas iniciativas de melhoramentos urbanos e modernização da cidade, exemplificada pela Companhia Estrada de Ferro Juiz de Fora a Piau, Companhia Ferro-Carril de Bonds de Juiz de Fora, Estrada de Ferro Dom Pedro II, dessecamento de pântanos e meios de abster as recorrentes inundações do Rio Paraibuna.

Em relação às fontes documentais, o portal da Hemeroteca Digital permite realizar pesquisas por período, local e periódico. Por período, a busca por menções sobre “José Barbalho Uchôa Cavalcanti” foi feita em três períodos, 1860-1869, 1870-1879 e 1880-1889, nos quais foi possível contabilizar 44 ocorrências. Por local, refinei as buscas por “José Barbalho Uchôa Cavalcanti” em periódicos que circulavam em Pernambuco, Rio de Janeiro e Minas Gerais, totalizando 92 ocorrências. Por fim, as buscas foram finalizadas no periódico mineiro “O Pharol”, e neste a busca foi feita com a menção à “Dr. Uchôa”, resultando em 108 ocorrências. Em termos de números, foram revisadas 244 ocorrências para embasar a discussão.

As buscas no Arquivo Histórico de Juiz de Fora detêm destaque devido à apresentação de fontes primárias, documentos inéditos e pouco explorados em trabalhos acadêmicos. Na instituição, foram analisadas 312 folhas (cada folha possui frente e verso, contabilizando 624 páginas) das Atas da Câmara, correspondentes ao período de 10 de janeiro de 1881 a 15 de junho de 1888 (última sessão ordinária do termo de encerramento do livro). Dentre os documentos inventariados pelo arquivo, foram observados 96 documentos relativos à planta objeto de pesquisa deste trabalho, sendo alguns inéditos, não trabalhados em pesquisas acadêmicas.

A busca pela legislação Imperial foi concentrada nos livros de Leis do Império, digitalizados e disponíveis na biblioteca virtual do Senado Brasileiro, já a Provincial foi realizada no portal do Arquivo Público Mineiro. Por fim, obtivemos documentos

inéditos disponibilizados pelo Instituto de Engenharia Civil de Londres e da biblioteca do Clube de Engenharia do Rio de Janeiro.

4.1 FORMANDO REDES: O CLUB DE ENGENHARIA DO RIO DE JANEIRO – UM PROJETO MODERNIZADOR

De forma concomitante se faz necessário analisar sobre estratégias e táticas dos engenheiros do século XIX na tessitura de suas redes de sociabilidade intelectual, legitimação profissional e construção do sentido de urbanidade (SILVEIRA, 2022).

As redes de sociabilidade constituíram o que Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro Marinho denomina como a “Engenharia Imperial”, na qual os engenheiros brasileiros buscavam instâncias formais da consagração, forjando espaços de intervenção e legitimação em que fosse possível unir a prática profissional ao saber e, ao poder (MARINHO, 2015). Dessa forma, a Estrada de Ferro Dom Pedro II é considerada a grande escola prática da nascente Engenharia Civil no Brasil oitocentista (MARINHO, 2015).

À medida que a engenharia civil era inserida no contexto da modernização, esta, atrelada às obras de infraestrutura inerentes ao crescimento das cidades, ampliava-se a atuação dos profissionais nos mais variados campos, e conseqüentemente, aumentava-se a necessidade de novos espaços de discussão da prática profissional.

Nesse contexto, em 10 de setembro de 1881, por meio do Decreto Imperial nº 8.253, foram aprovados os estatutos do Club de Engenharia do Rio de Janeiro, uma sociedade que tinha por objetivo promover e estreitar relações entre as classes de engenharia e a indústria. O Club não congregava entre seus filiados apenas engenheiros, mas também industriais e empresários do ramo da construção civil (art. 10 – só serão admitidos como sócios e sem distinção de nacionalidades: 1. Engenheiros, 2. Industriais.), o que o constituiu como uma importante entidade – em termos políticos/culturais e econômicos (RODRIGUES, 2017, p.98).

No primeiro artigo do citado decreto, observa-se uma preocupação em mapear e acompanhar o desenvolvimento industrial do país – “art. 1º Estudar e acompanhar o movimento industrial do país, empregando todos os meios a seu alcance para promover seus interesses”⁵.

⁵ Estatutos do Club de Engenharia, 1881, p.5.

A seguir, os presidentes da instituição, entre o ano de sua fundação e 1903, quando na ocasião é eleito o empresário e engenheiro André Gustavo Paulo de Frontin, que se manteve no cargo por três décadas (Quadro 1).

Quadro 1 – Presidentes do Club de Engenharia (1880 - 1933)

Presidente	Administração
João Martins da Silva Coutinho	24/12/1880 a 3/11/1881
Antonio Augusto Fernandes Pinheiro	03/11/1881 a 27/08/1884
Antonio Maria de Oliveira Bulhões	27/08/1884 a 14/08/1885
Herculano Velloso Ferreira Penna	14/08/1885 a 17/08/1886
Antonio Paulo de Mello Barreto	17/08/1886 a 29/08/1890
Antonio Augusto Fernandes Pinheiro	02/06/1890 a 14/09/1896
Antonio Maria de Oliveira Bulhões	15/09/1896 a 29/01/1899
João Teixeira Soares	04/02/1899 a 8/02/1900
Gabriel Osório de Almeida	08/02/1900 a 27/01/1902
João Chrockatt de Sá Pereira de Castro	27/01/1902 a 22/01/1903
André Gustavo Paulo de Frontin	22/01/1903 a 15/02/1933

Fonte: www.portalclubedeengenharia.org.br/nossa-história/

No entanto, desde a aprovação de seus estatutos, apenas em 1887 começou a circulação da revista da associação, intitulada “Revista do Club de Engenharia”. De acordo com o levantamento de Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro Marinho, o tema de maior destaque entre as publicações (1887 – 1910) é referente às estradas de ferro (Quadro 2).

Quadro 2 – Temáticas da Revista do Club de Engenharia (1887 - 1910)

Temas	Total
Estradas de Ferro	95
Abastecimento de água	23
Saneamento	18
Portos	12
Máquinas a vapor	7
Navegação	6
Eletricidade	4
Telegrafia	4
Telefonia	2
Aço	2
Cimento Portland	1
Vários	22

Fonte: Marinho (2010, p.172).

A maioria dos associados do Club de Engenharia esteve à frente de companhias de estradas de ferro, e “em geral, eles ocupavam cargos de engenheiro civil, engenheiro-chefe, engenheiro fiscal, chefe de serviço telegráfico, diretor, diretor técnico, presidente, engenheiro condutor, chefe de linhas, entre outros” (MARINHO, 2008, p.221). Dentre as companhias com maior número de agentes ocupando esses postos de trabalho e direção são, em primeiro lugar, a Estrada de Ferro Dom Pedro II, e em segundo, a Estrada de Ferro Leopoldina, sendo que “a maioria deles estabeleceu vínculos com outras ferrovias e ramais na mesma época” ou em distintas funções nessas duas empresas (MARINHO, 2008, p.222).

A relação dos membros associados do Club com as estradas de Ferro é evidente e após a criação da agremiação, a consolidação veio com a organização do 1º Congresso de Estradas de Ferro do Brasil, em 1882. Nesse contexto, ficava cada vez mais explícito o papel que os profissionais de engenharia civil desempenhavam no âmbito das decisões políticas, principalmente no tocante às vias de comunicação.

No Congresso, ao todo, foram realizadas treze sessões, nos dias 7, 11, 17 e 26 de julho; 1, 8, 14 e 29 de agosto; e 5, 12 e 19 de setembro. Segundo Marinho (2010), o congresso esteve mais concentrado em questões administrativas, políticas e econômicas do que em discussões especificamente de natureza técnica (Quadro 3).

Quadro 3 – Temários discutidos no 1º Congresso de Estradas de Ferro do Brasil
(Continua)

Dia da Sessão	Matéria	Sócios pareceristas
14 de julho	I – sobre o cruzamento de duas estradas de ferro	Wallace Gama Cochrane; Januário de Oliveira; Eduardo Klingelhofer
17 de julho	II – telégrafo das estradas de ferro	Mello Barreto; José Américo dos Santos e Aarão Reis
19 de julho	III – redução das tarifas das estradas de ferro	F. Mayrinck, Mello Barreto; Herculano Penna
29 de agosto	IV – sistema de garantia de juris às empresas de estradas de ferro	Pedro Betim, A. M. Oliveira Bulhões; Wallace Cochrane
19 de julho	V – zonas privilegiadas das estradas de ferro	José Américo dos Santos e André Gustavo Paulo de Frontin
29 de julho	VI – plano geral da viação férrea	A. M. Oliveira Bulhões, Firmo José de Mello, Jorge Rademarker Grunewald
1 de agosto	VII – determinação do coeficiente da resistência dos trens	Carlos Conrado de Niemeyer, Raymundo Teixeira Belfort Roxo e Henrique Hargreaves

Quadro 3 – Temáticos discutidos no 1º Congresso de estradas de Ferro do Brasil
(Conclusão)

Dia da Sessão	Matéria	Sócios pareceristas
8 de agosto	VIII – revisão da lei de desapropriação para uso das estradas de ferro	Firmo José de Mello, Francisco Pereira Passos e Paulo de Frontin
10 de agosto	IX – vias navegáveis do Brasil	Jeronymo Moraes Jardim, Francisco Pereira Passos, R. F. Belfort Roxo
10 de agosto	X – o regulamento de 26 de abril de 1857 sobre a polícia e segurança das estradas de ferro	Francisco Pereira Passos e Joaquim M. R. Lisboa
14 de agosto	XI – os impostos municipais sobre os gêneros que se servem das estradas de ferro em demanda dos mercados consumidores ou exportadores	Domingos José Rodrigues, F. P. Mayrinck e Luiz Bittencourt Sobrinho
22 de agosto	XII – as bases gerais para a discriminação da receita e despesa; movimento de passageiros e mercadorias e mais dados estatísticos do tráfego das estradas de ferro	Jorge Rademarker Grunewald, João Carvalho Borges Junior e Álvaro Rodovalho Marcondes dos Reis

Fonte: Marinho (2010, p.179).

Por conseguinte, a intenção não é apresentar a história das estradas de ferro ou da Estrada de Ferro D. Pedro II, mas alguns aspectos capazes de desvendar relações com os agentes do Club de Engenharia.

A Estrada de Ferro D. Pedro II foi inaugurada em 29 de março de 1858, sendo considerada a mais importante estrada de ferro do Império, fato congruente à prática da engenharia civil. O acontecimento foi celebrado em um artigo do Jornal do Commercio, indicando o entusiasmo dos ares da modernidade, sobretudo na capital federal, Rio de Janeiro:

Hontem finalmente transformou-se na mais bella e animadora realidade o sonho querido dos Fluminenses.

A estrada de ferro de D. Pedro II foi inaugurada, e desde o Campo da Acclamação até á estação de Queimados um espaço de oito léguas póde já ser percorrido em uma hora.

Saudamos este notavel acontecimento com todo o entusiasmo do patriotismo: a estrada de ferro de D. Pedro II, com outras instituições de semelhante natureza, que se vão estabelecendo no paiz, proclamão em alta voz ao mundo inteiro que o Brazil progride, prospera, e se agiganta, e que o seu lugar está marcado a par das nações mais ricas e poderosas⁶.

⁶ Jornal do Commercio (RJ), 30 de março de 1858, p.1.

A Estrada de Ferro D. Pedro II, entre todos os empreendimentos ferroviários, é o que concentrou o maior número dirigentes associados do Club de Engenharia (Quadro 4) (MARINHO, 2015, p.219).

Quadro 4 – Diretores da Estrada de Ferro D. Pedro II (1865-1889)

Período	Administração	Titulação	Associado ao Club de Engenharia
28 de setembro a 15 de dezembro de 1865	Conselheiro Jorge Benedicto Ottoni	Engenheiro	Sim
18 de dezembro de 1865 a 13 de janeiro de 1869	Conselheiro Dr. Bento José Ribeiro Sobragy	Matemático	Não
14 de janeiro de 1869 a 14 de fevereiro de 1872	Comendador Mariano Procópio Ferreira Lage	Industrial	Não
24 de janeiro de 1872 a 11 de abril de 1873	Vice-Almirante Elisário Antonio dos Santos (Barão de Angra)	Militar	Não
16 de abril de 1873 a 12 de junho de 1876	Conselheiro Dr. Bento José Ribeiro Sobragy	Matemático	Não
31 de agosto de 1876 a 22 de junho de 1880	Dr. Francisco Pereira Passos	Engenheiro	Sim
06 de setembro de 1880 a 26 de janeiro de 1884	Dr. Herculano Velloso Ferreira Penna	Engenheiro	Sim
20 de fevereiro a 20 de julho de 1884	Dr. Miguel Noel Nascentes Burnier	Engenheiro	Sim
19 de novembro de 1884 a 30 de novembro de 1889	Dr. José Ewbank da Câmara	Engenheiro	Sim

Fonte: Figueira (1906), Marinho (2008), Revista do Club de Engenharia (1887, p.130).

4.1.1 Raízes nordestinas – Os Cavalcanti e Wanderley

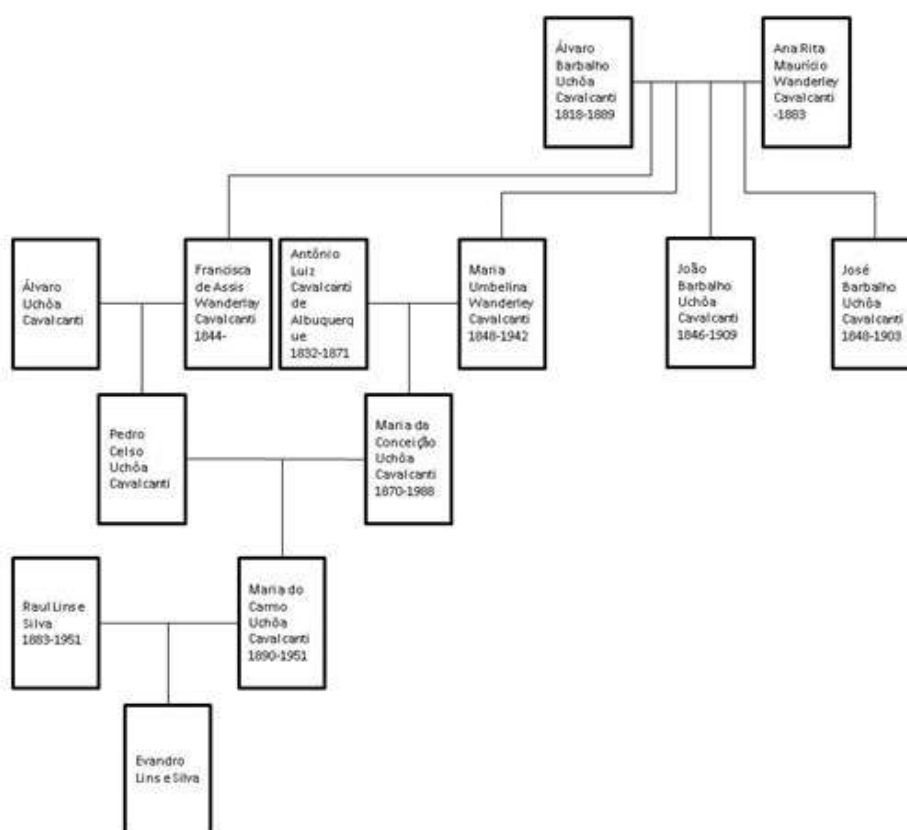
Aqui, necessitamos fazer uma breve pausa e estendermo-nos um pouco na genealogia de José Barbalho Uchôa Cavalcanti, para que o leitor possa compreender importantes relações entre duas famílias, Cavalcanti e Wanderley. No entanto, é salutar fazer uma ruptura desses nomes consagrados na historiografia e tecer informações a partir de outra figura ilustre: Evandro Lins e Silva. Em paralelo, a genealogia teve aporte dos dados da plataforma *FamilySearch*⁷.

Evandro Lins e Silva é neto materno do casal de primos Pedro Celso Uchôa Cavalcanti e Maria da Conceição Uchôa Cavalcanti, e filho de Raul Lins e Silva e Maria

⁷ FamilySearch é uma plataforma de pesquisa genealógica mantida pela Igreja de Jesus Cristo dos Santos dos Últimos Dias.

do Carmo Uchôa Cavalcanti. Pedro Celso Uchôa Cavalcanti é filho de Álvaro Uchôa Cavalcanti e Francisca de Assis Wanderley Cavalcanti, já Maria da Conceição Uchôa Cavalcanti é filha de Antônio Luiz Cavalcanti de Albuquerque e Maria Umbelina Wanderley Cavalcanti. Dentre esses, destacamos Francisca de Assis e Maria Umbelina, ambas são filhas de Álvaro Barbalho Uchôa Cavalcanti e Ana Rita Maurício Wanderley Cavalcanti. Deste último casal, dentre seus inúmeros filhos, destacamos o mais varão, João Barbalho Uchôa Cavalcanti e o enigmático e pouco estudado, José Barbalho Uchôa Cavalcanti (Organograma 1).

Organograma 1 – Descendentes de Álvaro Barbalho Uchôa Cavalcanti



Fonte: Silva (1997).

Para o jornal *O Liberal Pernambucano*⁸, Sirinhaém era um “feudo” do Sr. Álvaro Barbalho Uchoa Cavalcanti. Em 1855, um escândalo político cairia sobre os pés do “Partido Cavalcanti” no Senado Imperial, pois em outubro de 1855, houve o último desembarque comprovado de um navio negreiro, fato que acontecera em Sirinhaém, onde havia engenhos do clã Cavalcanti, este que teve mais senadores no Império do

⁸ O Liberal Pernambucano, Pernambuco, 18 de junho de 1856, p.1.

Brasil (TAUNAY, 1978, p.167). Após o falecimento de Álvaro Barbalho Uchôa Cavalcanti, em 19 de dezembro de 1889, o jornal *A Epocha* externou homenagens ao “amigo”, apresentando-o de forma sucinta sua carreira política:

Sobre falecimento do nosso pranteado amigo o Desembargador Alvaro Barbalho Uchôa Cavalcanti, assim se exprime o Novidades:

Falleceu hontem na cidade do Recife, em consequencia de antigos sofrimentos, o ex-senador Alvaro Barbalho Uchôa Cavalcanti.

Depois de haver feito longa carreira judiciaria, sendo aposentado no cargo de desembargador e representado a sua provincia na camara dos deputados, foi nomeado senador por carta imperial de 4 de abril de 1871.

Na politica provincial pouco procurou influir, e só ultimamente tomou posição saliente, contraria a direcção que ao partido tem dado o Sr. João Alfredo.

O Dr. Uchôa Cavalcanti não era homem da tribuna, mas as raras vezes que a ocupou honrou-a pela elevação de seu espirito culto e de seu apreciado bom senso.

É numerosa a sua descendencia, na qual figuram o Dr. João Barbalho Uchôa Cavalcanti, nome muito festejado nas lides do ensino publico, e redactor da Epocha, do Recife, e o engenheiro José Barbalho Uchôa Cavalcanti, do conselho da intendencia municipal desta capital federal.⁹

Para Ana Maurício Wanderley, há poucas informações, sendo seu irmão o mais ilustre membro de sua genealogia, João Maurício Wanderley, o primeiro e único Barão de Cotegipe.

Gilberto Freyre, em *Casa Grande & Senzala*, aponta alguns traços genealógicos das famílias Cavalcanti e Wanderley. O Fundador da família que lhe conserva o nome é o florentino Felipe Cavalcanti, já Garpar van der Lei carrega o título de fundador da família Wanderley, no entanto, em meio ao prestígio político, a família aristocrata do nordeste brasileiro era vista pela população com olhos irônicos: “Não há Sá que não minta, Cavalcanti que não deva, Wanderley que não beba” (FREYRE, 2003, p.336).

João Barbalho Uchôa Cavalcanti, nasceu em 13 de junho de 1846, em Sirinhaém-PE, e após completar os preparatórios no Ginásio Pernambuco, matriculou-se na Faculdade de Direito do Recife, formando-se bacharel em ciências jurídicas e

⁹ A Epocha: Órgão do Partido Conservador, Pernambuco, 31 de dezembro de 1889, p.1.

sociais em 1867. Em setembro de 1890 foi eleito deputado ao Congresso Constituinte, tornando-se um dos parlamentares mais atuantes na condução dos trabalhos que resultaram na Constituição Republicana, em 24 de fevereiro de 1892. Em janeiro de 1897 foi nomeado ministro do Supremo Tribunal Federal, no entanto sua atuação não ficou restrita ao meio político e judiciário, destacando-se sua contribuição para a instrução primária e secundária, pela qual foi agraciado com uma premiação, mediante uma exposição pedagógica realizada na corte em 1883¹⁰.

4.1.2 José Barbalho Uchôa Cavalcanti – o distinto engenheiro

Nesta seção pretendemos reconstituir, face à documentação levantada, a trajetória de José Barbalho Uchôa Cavalcanti como engenheiro, demonstrando como a influência genealógica e as redes de relacionamento tecidas resultaram em trabalhos de prestígio.

Marinho (2008, p.301), em seu trabalho sobre os membros do Club de Engenharia, aponta que Uchôa Cavalcanti participou do Conselho Diretor do Club durante a presidência de Antônio Maria de Oliveira Bulhões, entre 1896-1898. No entanto, é de valia a informação que Uchôa Cavalcanti era membro da agremiação desde 1 de junho de 1881, ou seja, sua contribuição como associado é anterior ao decreto imperial de aprovação dos estatutos do Club. Pedro Marinho cita novamente Uchôa Cavalcanti, indicando-o como autor da planta cadastral de Juiz de Fora (1881-1883) (Quadro 5), no mais, o autor traz informações incompletas para o referido engenheiro, justificado talvez pela complexidade e exaustivo trabalho de apresentar associado por associado e suas distintas competências e trabalhos e, no tangente à literatura, não diria escassa, mas às vezes inacessível, um exercício de garimpo nas mais variadas possibilidades do campo da pesquisa.

Quadro 5 – Dirigentes do Club de Engenharia entre 1874-1904 (Continua)

Nomes dos Sócios / Data de Nascimento	José Barbalho Uchôa Cavalcanti
Procedência	Sem Informação
Cargos no Club de Engenharia	Conselho Diretor (1896-1898)
Formação Profissional/Ocupação	Sem Informação
Associações/Congressos	Sem Informação
Presença no Meio Empresarial	Sem Informação

¹⁰ Ver em Leite Neto (1986, p. 1211); Abreu (2015).

Quadro 5 – Dirigentes do Club de Engenharia entre 1874-1904 (Conclusão)

Atividades na Engenharia Profissional	Planta Cadastral Província de Juiz de Fora MG (Engenheiro Civil 1881 – 1883)
Participações em Agências da Sociedade Política	Sem Informação
Ocupação de Cargos no Legislativo e no Executivo	Sem Informação

Fonte: Adaptado de Marinho (2008, p.343).

Tomando como base os tópicos abordados no quadro 5, far-se-á complementação e ampliação das informações apresentadas por Pedro Marinho, bem como a inclusão das informações não encontradas pelo citado autor.

Sem dúvida, o lugar social ocupado pelos Cavalcanti e Wanderley na sociedade pernambucana e brasileira, dos séculos XVIII e XIX, foi significativo o bastante para que deixassem seus rastros marcados de forma indelével. Contudo, a participação de cada um deles na sociedade teve sua particularidade, fruto de escolhas e possibilidades pessoais e sociais, que definiram os registros múltiplos nas fontes que hoje nos são dados a investigar.

José Barbalho Uchôa Cavalcanti nasceu ao décimo terceiro dia de setembro, no ano de 1848, em Sirinhaém, na Província de Pernambuco. Sendo filho de Ana Rita Maurício Wanderley Cavalcanti e do senador do Império Álvaro Barbalho Uchôa Cavalcanti, é a representatividade de duas das famílias mais influentes do nordeste do Império.

Formou-se em engenharia pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro e iniciou sua carreira em 1866 como praticante da repartição de Obras Públicas de Pernambuco e, em 1869 foi nomeado como condutor interino da mesma repartição¹¹ e por meio de portaria ministerial (Ministério da Agricultura), no dia 13 de junho de 1874, foi nomeado como engenheiro de 2ª classe da Estrada de Ferro Dom Pedro II¹², sendo promovido a chefe de seção da via permanente, também por meio de portaria ministerial, em 9 de setembro de 1876¹³.

Essa época de modernização da nação era pautada pela abertura de vias de comunicação, sendo o seu pedestal, as estradas de ferro, cuja implantação seguia a

¹¹ Diário de Pernambuco, Pernambuco, 14 de maio de 1869, p. 1.

¹² A Nação: Jornal Político, Commercial e Litterario, Rio de Janeiro, 15 de junho de 1874.

¹³ O Globo: órgão da Agencia Americana Telegraphica dedicado aos interesses do Commercio, Lavoura e Industria, Rio de Janeiro, 12 de setembro de 1876, p.1.

perspectiva de ligar centros agrícolas localizados no interior do território a um porto. É o caso da Estrada de Ferro de Baturité, na província do Ceará, cuja construção se estendeu entre os anos de 1872 e 1926. De modo geral, as estradas de ferro agregavam distintos grupos de trabalhadores, sendo os principais: um grupo menor composto por engenheiros, arquitetos e planejadores, e outro grupo mais volumoso, o de trabalhadores responsáveis pela execução da obra.

A ideia de que a construção de ferrovias era o futuro da nação, era de certo modo a unificação da classe de engenheiros, já que compartilhavam a mesma palavra de ordem: modernizar. Na medida em que as estradas de ferro iam sendo construídas no Brasil, as redes de sociabilidade se destacavam, e não por acaso, os engenheiros contratados para construção da Estrada de Ferro de Baturité, eram preferencialmente aqueles que já tinham experiência prévia na edificação de ferrovias, como foi o caso do norte-americano Carlos Alberto Morsing (associado do Club de Engenharia do Rio de Janeiro), Francisco José Gomes Calaça, Juilo Penkks e Ernesto Antônio Lassance Cunha. Esses engenheiros, geralmente traziam consigo outros engenheiros de sua confiança, e no caso de Carlos Alberto Morsing, por exemplo, trouxe para os serviços o engenheiro José Barbalho Uchôa Cavalcanti, que fora nomeado por meio de portaria ministerial em 4 de junho de 1878, para exercer a função de engenheiro de 1ª classe¹⁴, e em 10 de maio de 1879 foi nomeado à chefe de seção¹⁵.

Entre 1880 e 1881, esteve envolvido na construção de um trecho da Estrada de Ferro Campos-Carangola (figura 1), sob a direção do engenheiro chefe, Manoel Pinto Torres Neves. Importante destacar que este último foi um dos membros Fundadores do Club de Engenharia do Rio de Janeiro.

Em 1 de setembro de 1880 foi celebrado o contrato com os acionistas majoritários, Capitão José Manoel Pacheco e Francisco Antônio Brandi que daria a concessão por 90 anos para a Companhia Estrada de Ferro do Juiz de Fora à Piau, que organizou a construção da ferrovia que ligaria Juiz de Fora a um ponto no distrito de Piau, município de Rio Novo-MG (à época), cujos estatutos foram aprovados pelo decreto Imperial n. 8130 de 11, de junho de 1881, sendo José Barbalho Uchôa Cavalcanti o engenheiro responsável por parte dos trabalhos.

¹⁴ Diário do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 6 de junho de 1878, p.1; Jornal do Recife, Pernambuco, 11 de junho de 1878, p.1.

¹⁵ O Reporter, Rio de Janeiro, 12 de maio de 1879, p.1.; Diário de Pernambuco, Pernambuco, 21 de maio de 1879, p.1.

Em 2 de outubro de 1881, deu-se início aos trabalhos da construção da linha de bondes por tração animal em Juiz de Fora, cujo diretor seria o Sr. Francisco Antônio Brandi, que contava com a colaboração técnica do engenheiro José Barbalho Uchôa Cavalcanti¹⁶ e, um mês depois, em 1 de novembro de 1881, o engenheiro celebrou um contrato com a Câmara Municipal de Juiz de Fora para elaborar a planta cadastral e topográfica da cidade (OLIVEIRA, 1966, p.118), objeto de nossa pesquisa de mestrado.

Albert Joseph Pimentel Hargreaves, um dos membros fundadores do Club de Engenharia do Rio de Janeiro, em 11 de março de 1884, entrou com um processo indicando José Barbalho Uchôa Cavalcanti para membro associado ao Instituto de Engenharia Civil de Londres (ICE), do qual era membro desde 1882.

O processo iniciado por Albert Hargreaves, por meio de formulário, traz novamente questões relacionadas à rede de sociabilidade, iniciando com “recomendo-o por conhecimento pessoal, como em todos os aspectos dignos dessa distinção, porque...”¹⁷ (Figura 1).

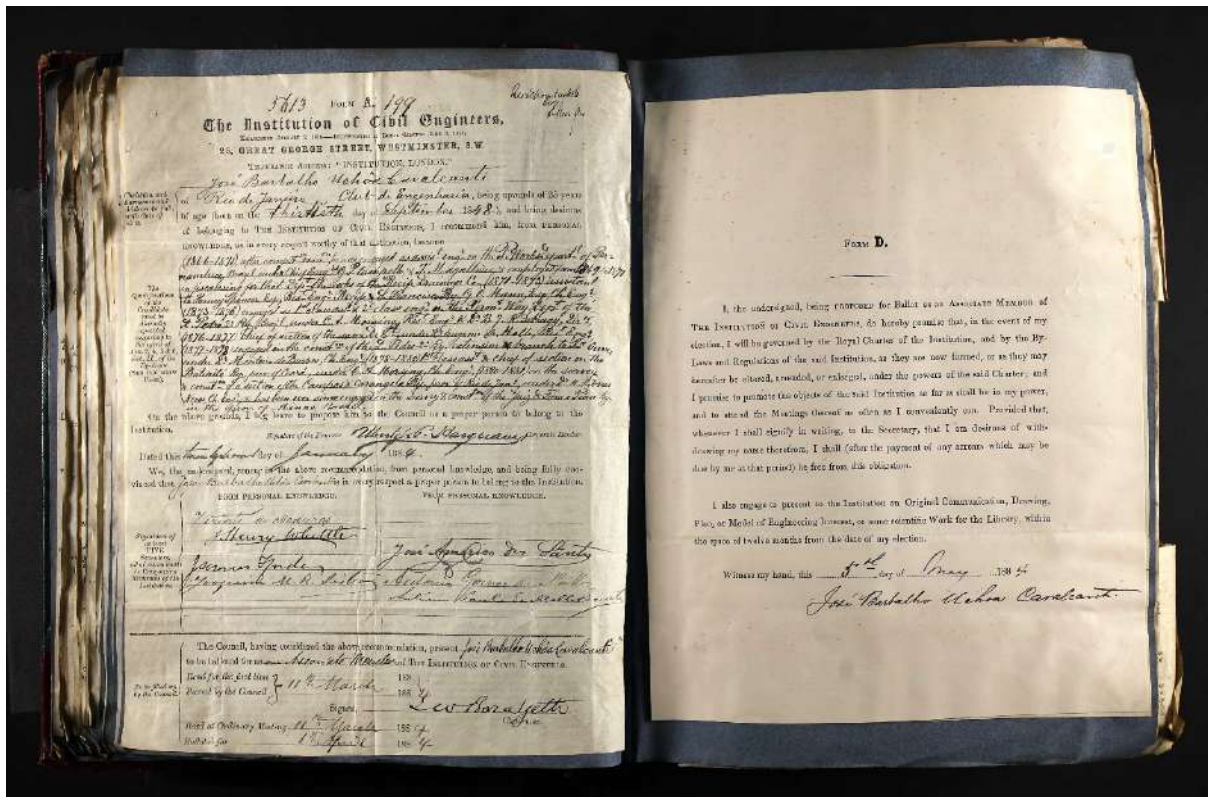
José Barbalho Uchôa Cavalcanti foi finalmente aceito como membro associado em 1 de abril de 1884 e, em setembro do mesmo ano, o engenheiro entrou com um requerimento ao Ministério da Agricultura, pedindo que fosse registrado o seu título de membro associado do Instituto de Engenharia Civil de Londres¹⁸.

¹⁶ O Pharol, Juiz de Fora, 16 de novembro de 1882, p. 3.

¹⁷ No original: I recommend him, from PERSONAL KNOWLEDGE, as in every respct worthy of that distinction, because.

¹⁸ Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, 28 de setembro de 1884, p.1.

Figura 1 – Formulário de indicação para membro associado do Instituto de Engenharia Civil de Londres



Fonte: ICE Library, CID 160984, Inventory id CC/005613.

Na primeira edição lançada da Revista do Club de Engenharia do Rio de Janeiro, havia a discussão sobre a participação brasileira na exposição do Cinquentenaire des chemins de fer français (Cinquentenário da introdução dos caminhos de ferro na França)¹⁹, evento que aconteceria entre maio e novembro de 1887 (Figura 2). O Club de Engenharia foi o responsável pela organização da representação brasileira na exposição internacional, lembrando que a agremiação já havia realizado o 1º Congresso de Estradas de Ferro no Brasil, em 1882. Nesse cenário, entre a comissão executiva, José Barbalho Uchôa Cavalcanti aparece como membro, e dentre suas contribuições pode-se extrair, mediante o stand que tratava das datas e concessões das estradas de ferro no Brasil, no qual aparece a Estrada de Ferro Juiz de Fora à Piau, bem como no stand de fotografias, uma da estação de Juiz de Fora (o ponto inicial da estrada de Ferro Juiz de Fora à Piau), haja vista a recente intervenção do distinto engenheiro em Juiz de Fora. A exposição também

¹⁹ Revista do Club de Engenharia, anno I, vol. I, 1887, p. 130.

contou com a representação da Estrada de Ferro D. Pedro II e a Estrada de Ferro de Baturité, estradas estas que tiveram a contribuição de Uchôa Cavalcanti²⁰.

Figura 2 – Poster da Exposição do Cinquentenário da Introdução dos Caminhos de Ferro da França



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Fonte: gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b9014830q.item

²⁰ Club de Engenharia (1887).

Em 1888, José Barbalho Uchôa Cavalcanti parte para Montevidéu para chefiar os estudos da estrada de ferro do Oeste da República Oriental do Uruguai, esta que deveria possuir cerca de 560 km e se estender entre Rosário, Mercedes e Fray-Bentos, com um ramal para Nova-Palmisa e Colônia²¹.

Entre os anos de 1889 e 1901, o engenheiro exerceu cargos administrativos como: membro do conselho da Intendência Municipal do Rio de Janeiro (1889)²²; diretor da Companhia de Melhoramentos em Pernambuco, que é incorporada pela Empresa Industrial de Melhoramentos no Brasil (1890)²³; vice-presidente da Companhia Geral de Construções Urbanas (1891)²⁴; diretor-técnico da Companhia Geral de Melhoramentos de Pernambuco (1891)²⁵; e a compra da The Corcovado Railway e Hotel Paineiras (1901)²⁶.

Já entre 1902 e 1903, José Barbalho Uchôa Cavalcanti retornou aos trabalhos relacionados às estradas de ferro, e neste período ficou responsável por chefiar a comissão de estudos da construção da Estrada de Ferro Vitória a Minas (ARARIPE, 1954), cujas obras, o assentamento dos primeiros trilhos, teve início em 15 de maio de 1903. No entanto, Uchôa Cavalcanti não presenciou o início da empreitada, configurando sua última contribuição. O engenheiro, aos 54 anos, foi acometido por uma síncope cardíaca e veio a falecer em Porto Velho, no dia 10 de janeiro de 1903, um inesperado e lamentável acontecimento que abalou os empregados da Companhia²⁷.

Com o falecimento de José Barbalho Uchôa Cavalcanti, o jornal pernambucano “A Província” noticiou o evento prestando condolências à família:

No estado do Espírito Santo falleceu a 10 do corrente o illustre engenheiro dr. José Barbalho Uchoa Cavalcanti, filho do fallecido senador Alvaro Barbalho Uchoa Cavalcanti. Aquelle extinto contava com 55 annos de idade, era pernambucano, casado com a exma. sra. D. Zulmira Trindade U. Cavalcanti, residente na Capital Federal, e deixa 12 filhos.

²¹ A Província de Espírito-Santo: Jornal consagrado aos interesses provinciaes, filiado à escola liberal, Victoria, 27 de outubro de 1888, p. 2.

²² Gazeta de Notícias, Rio de Janeiro, 18 de dezembro de 1889, p.3.

²³ Revista de Engenharia, Rio de Janeiro, 28 de fevereiro de 1890, p. 384.

²⁴ Revista de Engenharia, Rio de Janeiro, 28 de abril de 1891, p. 446.

²⁵ A Província: órgão do partido liberal, Pernambuco, 21 de junho de 1891, p. 2.

²⁶ The Brazilian Review, Rio de Janeiro, 13 de agosto de 1901, p. 577.

²⁷ Ribeiro (1986, p. 35); A Província: órgão do partido liberal, Pernambuco, 16 de janeiro de 1903, p.1.

O título científico, que possuía, lhe foi conferido pelo instituto de engenheiros civis, de Londres, em atenção a meritosos trabalhos por ele executados, com reconhecida competência.

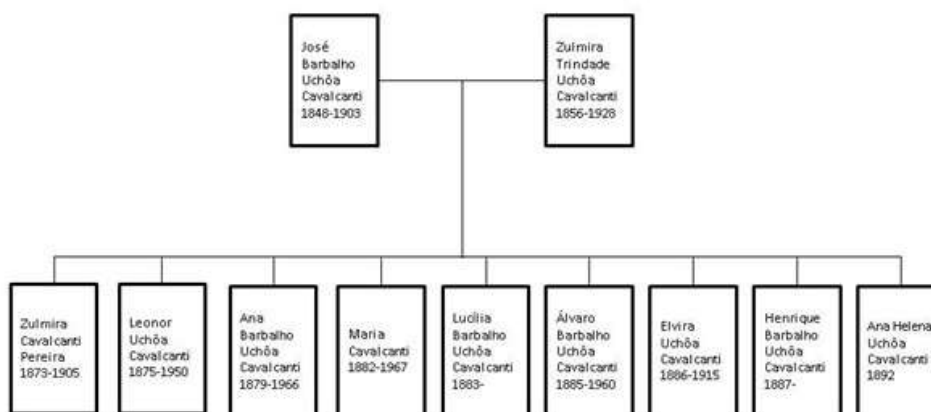
Ultimamente estava na direção da estrada de ferro do Espírito Santo a Minas.

Impondo-se á consideração dos amigos pelos invejáveis predicados que ornavam o seu caracter, viven cercado sempre da estima dos parentes e conhecidos.

Enviamos condolências a sua exma. familia, nomeadamente aos seus dignos irmãos Manoel, Luiz e João Barbalho Uchoa Cavalcanti, membro do Supremo Tribunal de Justiça²⁸.

O engenheiro deixou numerosa descendência como foi exposto pelo “A Provincia”, 12 filhos, no entanto, foi possível encontrar nos registros apenas 9 filhos. Chama-se atenção para dois filhos, Maria Cavalcanti e Álvaro Barbalho Uchoa Cavalcanti (Organograma 2), ambos naturais de Juiz de Fora/MG, indicando raízes estabelecidas na dita cidade.

Organograma 2 – Descendentes de José Barbalho Uchôa Cavalcanti e Zulmira Trindade Uchôa Cavalcanti



Fonte: livro de matrimônios da 5ª circunscrição de registro civil das pessoas naturais (1900-1902), Rio de Janeiro, registro 23, p.118 frente; livro 1A de matrimônios (1890-1893) da 11ª circunscrição do registro civil das pessoas naturais e tabelionato, Pilares-RJ, registro 18, p. 161 verso; livro de óbitos do 23 subdistrito, registro civil de Tucuruvi - SP, talão 143, fls 268, livro 632, óbito 28650, p; 171 frente; livro C 148 de óbitos da 4ª circunscrição, registro das pessoas naturais, Rio de Janeiro, óbito 42566, p. 6 frente; livro de registro de matrimônios da freguesia de S. João Batista da Lagôa-RJ (1915-1919), registro 250; livro de óbitos 128 do 21º subdistrito, Saúde-SP, cartório do registro civil, óbito 28171, p.131; livro de matrimônio do Santíssimo Sacramento, Rio de Janeiro (1906-1907), p.194 verso; livro de matrimônios da paróquia de Santa Thereza de Valença, Rio das Flores – RJ (1906-1921), p. 24 frente; livro de matrimônios da 5 circunscrição de registro civil das pessoas naturais (1911-1912), p.40 frente.

²⁸ A Provincia: órgão do partido liberal, Pernambuco, 16 de janeiro de 1903, p. 1.

Diante do exposto, extraímos que José Barbalho Uchôa Cavalcanti teve sua vida profissional atrelada à ferrovia, seja na construção e administração de companhias férreas e seus respectivos estudos, não encontrando em sua memória outro trabalho cartográfico, além da mencionada Planta da Cidade de Juiz de Fora de 1883. Outro ponto a se destacar é a rede de influência exercida pelo Club de Engenharia. Uchôa Cavalcanti, em grande parte dos trabalhos, não ocupava lugar de destaque, no entanto, pelo número e importância de cada evento, era considerado um engenheiro de confiança, além de carregar o nome Wanderley e Cavalcanti em sua linhagem.

4.2 UCHÔA CAVALCANTI E A ELABORAÇÃO DA PLANTA DA CIDADE DE JUIZ DE FORA DE 1883

Antes de adentrar sobre a elaboração do retrato urbano da cidade, mediante o levantamento cadastral e topográfico por meio da cartografia, empreitada vinculada à figura do engenheiro José Barbalho Uchôa Cavalcanti, devemos tomar conhecimento dos fios que tecem o interesse desse levantamento cartográfico em 1881, sobretudo dos personagens que seriam beneficiados.

Faz-se necessário também, ambientar a conjuntura política, econômica e territorial da cidade, que caminhava para a colheita do progresso, haja visto a chegada da ferrovia e a introdução de outros equipamentos que transformariam sua paisagem, reestruturariam o espaço e criariam um modelo de ordenamento territorial ligado à indústria.

Por mais que o foco central não seja o Club de Engenharia do Rio de Janeiro, a agremiação será assunto recorrente na discussão. Não obstante, associados de renome já haviam deixado sua marca em Juiz de Fora, no início do século XIX.

Como é o caso de Antônio Maria de Oliveira Bulhões, um nome de destaque no Club, sendo presidente em três mandatos (1884, 1896, 1898) e vice-presidente em um (1883). Bulhões esteve à frente da construção da estrada de rodagem da Companhia União indústria, logo após a rescisão do contrato dos engenheiros franceses Theodore Flajolot e Vigouroux, entre 1856 e 1861. Cabe ressaltar que quando realizou seu trabalho para União Indústria, a diretoria da Companhia estava sob a responsabilidade do empresário Mariano Procópio Ferreira Lage, que também esteve à frente da diretoria da EFDPII, entre 1869 e 1872. Nesse período da direção

de Mariano Procópio, o engenheiro Antônio Maria de Oliveira Bulhões ocupava o cargo de engenheiro chefe da 3ª Divisão, compondo o corpo de pessoal técnico.

A EFDPII foi a grande responsável pela consolidação da engenharia no Brasil, partindo da cidade do Rio de Janeiro, a ferrovia teria como objetivo central a integração nacional, atendendo principalmente as zonas cafeeiras. Com um trajeto disputado pelo baronato mineiro, sua rota teve alterações consideráveis, principalmente durante o mandato de Mariano Procópio.

Quando Juiz de Fora se preparava para receber toda a modernização atrelada à ferrovia, um percalço atravessou o progresso, a inexistência de uma estação. “Só existia a de Mariano Procópio, a mesma que servira à União e Indústria, a esse tempo denominada ainda Juiz de Fora” (OLIVEIRA, 1966, p. 84). Trazendo novamente o embate entre Juiz de Fora e Mariano Procópio.

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

Mediante o conflito, a Câmara Municipal encaminhou um ofício ao Ministério da Agricultura e Obras Públicas, que dá ideia dos acontecimentos:

Illmo. E Exmo. Sr. – A Camara Municipal de Juiz de Fóra como interprete e protetora dos interesses de seu Município e, principalmente, daqueles que habitão a povoação constando-lhe que no traçado da Estrada de Ferro D. Pedro II não foi marcada uma estação para esta cidade na parte que a mesma estrada atravessa, vem respeitosamente á presença de V. Ex.^a pedir providencias em ordem a prevenir essa lacuna.

<<Segundo a planta adoptada parece que a Estação da Estrada de Ferro será a mesma da Companhia União e Indústria, ou outra, que seja anexa. A este respeito tem a Camara a honra de informar a V. Ex.^a que a mencionada estação dista cerca de 3 kilometros do ponto mais central da cidade.

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

1.^a – Sendo construida Nova Estação na distancia de 3 kilometros da cidade graves inconvenientes resultão aos viajantes em geral.

E' fora de toda duvida que, tendo os viajantes forçosamente de procurar a sobredita Estação, ficção eles sobrecarregados de despesas necessárias além da distancia a percorrer, o que não teria lugar se for decretada uma Estação para esta cidade: – ora, sendo o primeiro beneficio das estradas de ferro a comodidade e a rapidez do transporte, é de justiça, que atendendo-se a estes princípios seja deferida a presente pretensão.

<<2.^a – Pela mesma razão, graves inconvenientes terá de sofrer o commercio com a Estação a 3 kilometros de distancia, e a este respeito a Camara Municipal chama a attencção de V. Ex.^a, para o aumento do frete pelo accessimo da distancia além dos limites da cidade.

Esta consideração que a primeira vista pareceria insignificante, é todavia de grande alcance.

<<Segundo a tarifa da Estrada de Ferro, tendo as mercadorias que pagar o frete correspondente aos 3 kilometros supramencionados, e calculando-se a grande massa de gêneros de importação e exportação que necessariamente terão de ser transportados por esta estrada, ter-se-há em resultado um aumento igual á vinte contos de reis ou mais que a cidade virá a pagar injustamente o que constituiria um verdadeiro tributo a que não estão sujeitos as demais provocações.

<<Accresce mais que além desta despeza existe outra ainda muito mais importante que é a do transporte das mercadorias, da sobredita Estação para a Cidade.

E' incontestável que nas mercadorias de pequeno volume e quasi todas as encomendas, este novo transporte constitue um verdadeiro onus fazendo com que o preço do mesmo seja as mais das vezes superior ao do proprio objecto.

<<A experiencia de 10 annos, fornecida pela Companhia União com o estabelecimento da sua Estação fóra da Cidade, é sufficiente para demonstrar essa verdade, e ainda hoje a população lamenta e suporta os inconvenientes supramencionados.

<<Ora, se taes inconvenientes resultão de uma estrada de rodagem, que como a União e Indústria dá logar á entrada e sahida aos viajantes em qualquer ponto e que ir transitada, por vehiculos particulares para conducção de passageiro e cargos, é incontestavel que estes inconvenientes serão muito mais sensiveis, e portanto muito maiores serão os onus que resultarão para a população com a estrada de Ferro, que não póde ser percorrida senão pelos seus proprios trens, e com a parada unicamente nas respectivas estações.

<<Existindo a presente povoação que entretem relações comerciais com as localidades visinhas, seria este mal, extensivo ás outras localidades que tambem virão a sofrer os mesmos inconvenientes. E' tambem fora de duvida que a primeira vantagem das estradas de ferro é a barateza e a rapidez do transporte e neste caso não poderia a povoação auferir nem uma nem outra.

<< A Camara Municipal confia que V. Ex.^a se digne prestar a devida attenção para estas considerações apresentadas, e que são no interesse do publico e da propria estrada de ferro, pondo de parte qualquer despeza que acarretaria a construcção da estrada requerida, porquanto essa despeza será bem depressa amortisada pelo aumento incontestavel do trafego.

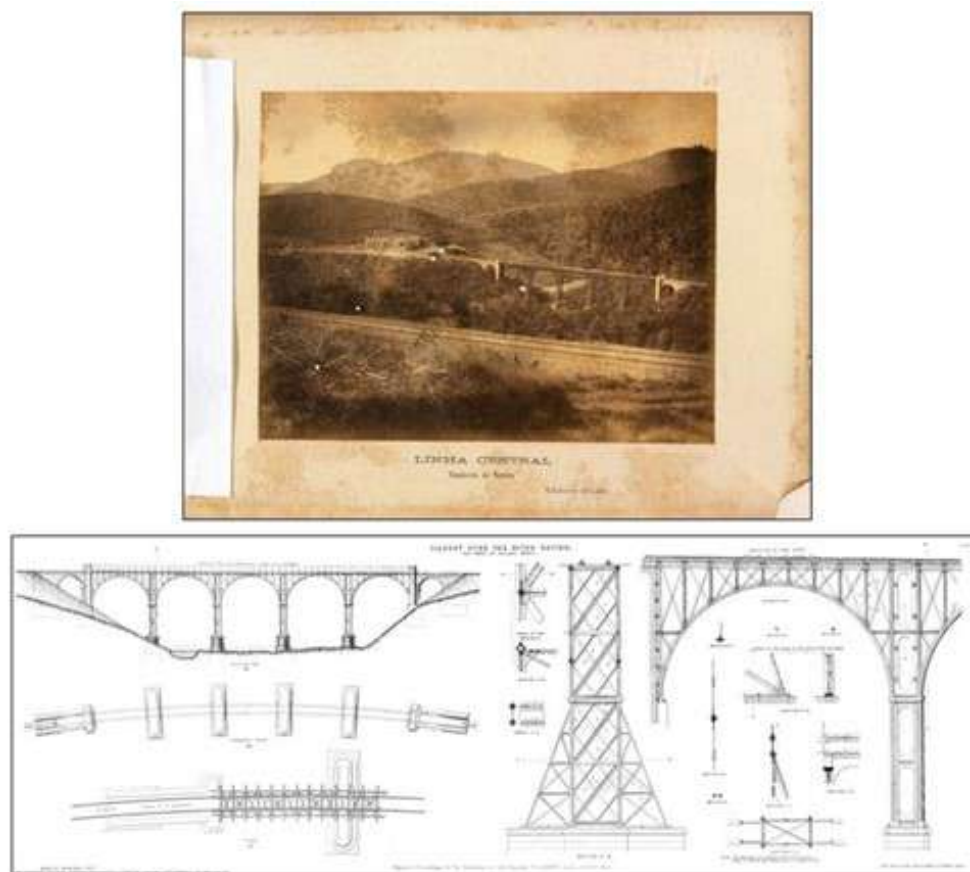
<<Em todos os paizes, Exmo. Sr., se tem respeitado o interesse immediato ainda mesmo das povoações as mais insignificantes, porque se tem compreendido que o aumento e o progresso destas povoações constitue um beneficio ao Estado e melhora ao bem estar dos habitantes! Attender portanto a esta necessidade tão justamente reclamada, é concorrer poderosamente para o melhoramento do pais, e portanto a Camara Municipal pondo de parte outras considerações de magno alcance, espera que V. Ex.^a se dignará dar as necessárias providencias para o estabelecimento de uma estação da Estrada de

ferro na parte em que a mesma atravessa a cidade e se for possível de accordo com a mesma Camara, certo de que attendido esta grande necessidade, V. Exc. Dará mais uma prova da sua alta illustração e da solitudine com que atende e promove os verdadeiros e legitimos interesses do Paiz.

Deus Guarde a V. Ex.^a. Paço da Camara Municipal de Juiz de Fora em 20 de outubro de 1871, – Ilmo. Exmo. Sr. Ministro e Secretario de Estado dos Negocios de Agricultura, Commercio e Obras Publicas (LAGE E ESTEVES, 1915, p.66-67).

Após o falecimento súbito de Mariano Procópio, em 14 de fevereiro de 1872, a linha chega a Juiz de Fora, em dezembro de 1875. No entanto, a estação, na cidade, foi inaugurada solenemente em 7 de junho de 1877. Para a chegada da linha férrea na estação de Retiro, houve uma intervenção do engenheiro Jorge Rademaker Grunewald, em 1875, que foi o responsável pela construção de um viaduto “com a finalidade de passar a EFDPII sobre o vale que forma o leito do Rio Retiro, pequeno afluente na margem esquerda do Rio Parahybuna” (GRUNEWALD, 1887, p.371) (Figura 3).

Figura 3 – acima: Viaduto do Retiro em 1881; abaixo: planta do viaduto do Retiro



Fonte: acima: Viaduto do Retiro em 1881; abaixo: planta do viaduto do Retiro.

Jorge Rademaker Grunewald junto a Antônio Maria de Oliveira Bulhões fazia parte do corpo de funcionários da ferrovia no período de administração de Mariano Procópio, ocupando o cargo de engenheiro chefe, responsável pelo serviço de conservação da linha. Cabe ressaltar que Jorge Rademaker Grunewald era um dos sócios fundadores do Club de Engenharia e membro do conselho diretor por três mandatos (1886-1887; 1887-1888; 1893-1896) e na EFDPII chegou ao cargo de chefe de tráfego em 1876, durante a administração do engenheiro Francisco Pereira Passos (1876-1880).

José Barbalho Uchôa Cavalcanti chega ao cargo de engenheiro de 2ª classe e chefe da seção da via permanente da EFDPII, durante a administração do engenheiro Francisco Pereira Passos, justamente no período de consolidação da ferrovia em Juiz de Fora, com a inauguração da Estação Central. Durante a administração de Pereira Passos, entre os 35 funcionários de todas as quatro seções – secretários, tesoureiros, engenheiros, arquitetos, entre outros – 11 eram membros associados do Club de Engenharia e 5 eram membros do Instituto de Engenharia Civil de Londres (Quadro 6):

Quadro 6 – Relação dos Sócios do Club de Engenharia que são funcionários da Estrada de Ferro D. Pedro II (1876-1880)

Nome	Data de admissão no Club de Engenharia	Titulação	Data de admissão no ICE
Affonso Carneiro de Oliveira Soares	15 fev 1882	Engenheiro	X
Carlos Conrado Niemeyer	1 jun 1881	Engenheiro	X
Francisco de Paula Bicalho	16 mai 1881	Engenheiro	X
Francisco Pereira Passos	20 abr 1881	Engenheiro	1867
Henrique Scheid	10 mar 1885	Engenheiro	1884
James William Wells	15 mar 1883	Engenheiro	1881
João Raymundo Duarte	16 mai 1881	Arquiteto	X
João Teixeira Soares	15 fev 1882	Engenheiro	X
Jorge Rademaker Grunewald	1 jun 1882	Engenheiro	1884
José Barbalho Uchôa Cavalcanti	1 jun 1881	Engenheiro	1884
José Carvalho de Souza	12 jul 1886	Engenheiro	X

Fonte: Revista do Club de Engenharia, vol. 8, 1887; Figueira (1906); Instituto de Engenharia Civil de Londres: código de inventário CC/002275, CC/005627, CC/005610, CC/005613.

Fato é que a interiorização desse moderno meio de transporte permitiu maior agilidade, segurança e redução do custo na translação de produtos primários ao porto do Rio de Janeiro, porta de saída do café mineiro para o mundo. Deste modo, a

ferrovia significou também uma nova oportunidade de investimentos capitalistas, colocando-a na posição de um componente no mercado financeiro (DUARTE, 2016).

A Estrada União e Indústria, como uma das mais modernas da época, tornou-se factível pelo rápido crescimento do processo de expansão da cafeicultura, cuja difusão na Zona da Mata mineira, junto ao contato com o Rio de Janeiro, assegurou ainda mais as possibilidades de sua expansão e dinamização, até a chegada da malha ferroviária (OLIVEIRA, 2005, p.192). Em relação ao impacto da chegada da ferrovia, Anderson Pires aponta que:

Posteriormente a partir da década de 1870, a expansão da malha ferroviária vai consolidar, definitivamente, o processo de incorporação produtiva da Mata, principalmente em relação ao centro comercial localizado no Rio. Existiu uma espécie de “causação circular” entre a expansão ferroviária e a expansão cafeicultura onde a primeira provocava e estimulava o crescimento da segunda pela diminuição dos custos e maior eficiência dos transportes, com a consequente ampliação das margens de lucro – e esta gerava os recursos que permitiam o crescimento da primeira (PIRES, 1993, p.100).

Justaposto ao cenário, em Juiz de Fora, lideranças se mobilizaram para implementar uma linha férrea que partiria de Juiz de Fora e findaria em Piau, distrito de Rio Novo (categorizado pela lei provincial nº 1644 de 1870). Ao 1º de setembro de 1880, Capitão José Manoel Pacheco e Francisco Antônio Brandi celebraram contrato com o Presidente de Minas, autorizando a concessão, por 90 anos, para construção da supracitada estrada de ferro. De acordo com o art.1º do decreto imperial nº 8130, de 11 de junho de 1881, que aprovou os estatutos, a companhia ficou denominada Estrada de Ferro Juiz de Fora e Piau. Tão logo os esforços junto ao governo provincial, o governo autorizou a garantia de juros do Império necessários para a construção da ferrovia.

Outro empreendimento que teve a coparticipação de Francisco Antônio Brandi foi a Companhia Ferro-Carril Bonds de Juiz de Fora. O contrato fora celebrado em 29 de outubro de 1880, junto aos senhores Eduardo Baptista Roque Franco e Félix Schimidt, e teve seu estatuto aprovado com as modificações necessárias mediante decreto nº 8055, de 24 de março de 1881, sendo Francisco Brandi membro da diretoria. A inauguração da 1ª seção (compreendendo entre a Estação da Estrada de Ferro de D. Pedro II e a Ponte do Queiroz) verificou-se a 15 de novembro de 1881:

Por Directores da Companhia Ferro Carril Bonds de Juiz de Fora, comunicando que no dia 15 do corrente mez de novembro, inição os trabalhos da 1ª Secção compreendida entre a Estação da Estrada de Ferro de D. Pedro 2º, desta Cidade e a ponte do Queiróz; e convidão a Camara para assistir a inauguração que terá lugar no referido dia 15.²⁹

Francisco Antônio Brandi e seu irmão Domingos eram sócios proprietários da Brandi & Cia, que de acordo com a edição do O Pharol ficava localizada na Rua Direita e fabricava:

roupas feitas para homens e meninas: chitas modernas de todas as qualidades; brins brancos para lençóis, ceroulas e toalhas; fustões brancos e de cores; sedas, gorforões e lãs para vestidos, córtes modernos em cartões, colchas adamascadas brancas, de cores e de crochet, challes de lã e cachemira challe-mantas para homens; paletós de lã e cazemira para senhoras e meninas. Completo sortimento de artigos de malha de lã, meios fio d’Escossia para senhoras, homens e crianças, camizas, peito de linho, e de percal, chapéos de sol.³⁰

O estabelecimento de Francisco Antônio Brandi não era restrito ao varejo têxtil, o empreendimento diversificava seu campo de abrangência desde o aluguel de cadeiras no jardim municipal³¹ ao tráfico de cativos, sendo um dos homens que mais comercializou escravos na região. Dayana de Oliveira da Silva apresenta uma escritura de venda de uma cativa, datada de seis de julho de 1880, em que Domingos Antônio Brandi e Júlio Nunes Varella compareceram ao cartório e venderam ao então representante da firma Brandi & Cia, Francisco Antônio Brandi, a escrava Marcelina, preta, de 16 anos, do município de Sirinhaém, em Pernambuco (SILVA, 2021).

Como já foi abordado anteriormente, o clã Cavalcanti tinha suas raízes nos engenhos de Sirinhaém-PE, figurando em 1855 o último desembarque ilegal comprovado de um navio com cativos. Segundo o registro de venda de Marcelina à Brandi & Cia, a jovem, em 1880, contava com 16 anos, ou seja, seu nascimento ocorreu em 1864, 9 anos após o escândalo que assolou a vida política de Álvaro Barbalho Uchôa Cavalcanti, pai de José Barbalho Uchôa Cavalcanti.

“Francisco Antônio Brandi também recebia o título de investidor imobiliário em Juiz de Fora” (SILVA, 2019, p.75), ampliando sua relação com José Barbalho Uchôa

²⁹ Atas da Câmara Municipal, Sessão Ordinária do dia 1 de dezembro de 1881.

³⁰ O Pharol, 30 de janeiro de 1881, p.4.

³¹ Atas da Câmara Municipal, Sessão Ordinária 9 de janeiro de 1882.

Cavalcanti e com a elaboração da Planta da Cidade de Juiz de Fora de 1883, uma vez que em 10 de outubro de 1881, o engenheiro propôs:

Que precisando a Camrara de dados necessarios para não só poder fazer a cobrança de seus impostos, como attender aos diversos melhoramentos de que carece esta importante Cidade e sendo a opinião geral de todos os habitantes, que em 1º lugar se destacão os trabalhos de dessecamento dos pântanos, propõe-se mediante um contracto com á Camara á proceder o levantamento da planta topográfica da Cidade, comprehendendo todos os terrenos pantanozos com o nivelamento geral; e se a Camara tomar em consideração a proposta que acaba de fazer, juntará uma memoria descriptiva e orçamento das despesas a fazer-se com o dessecamento dos pântanos e outras obras que forem necessárias.³²

Em 13 de outubro de 1881 o engenheiro José Barbalho Uchôa Cavalcanti reencaminhou a proposta com suas considerações contratuais:

1º A levantar a planta cadastral e topográfica detalhada da Cidade do Juiz de Fora na zona compreendida a ponte do cemitério da Estrada de Ferro de D. Pedro 2º e o morro da Gratidão, de um lado e os limites da Cidade;

2º Fazer o nivelamento de toda essa zona e apresentar a planta com curvas de nível de 2 e 2 metros de distância vertical e na escala de 1/2000;

3º A Camara pagará ao proponente por todos os trabalhos, incluindo uma memora descriptiva a quantia de 4:000#000 de réis em duas prestações. A primeira trinta dias depois de começados os trabalhos, e a segunda quando forem estes apresentados.

4º O proponente obriga-se aelas todos os trabalhos concluídos, seis meses depois da assignatura do contracto. Juiz de Fora 12 de Outubro de 1881= José B. Uchôa Cavalcante.³³

Na sessão ordinária, seguinte, 14 de outubro, um dos vereadores presentes, o Dr. Ambrósio Vieira Braga (médico, que mais tarde viria a ser prefeito da cidade), teceu algumas considerações em relação à proposta de elaboração da planta cadastral e topográfica da cidade:

[...] que o tópico da acta relativa a proposta do Senhor Dr. Uchôa Cavalcante, não pódia ser considerado completo, visto como, o mesmo Engenheiro omitiria algumas considerações, ainda mesmo por que tinha sido nomeada uma Comissão para redigir o contracto

³² Atas da Câmara Municipal de Juiz de Fora, Sessão Ordinária de 11 de outubro de 1881.

³³ Atas da Câmara Municipal de Juiz de Fora, Sessão Ordinária de 13 de outubro de 1881.

determinando então com menciozidade ás clausulas que julgasse convenientes[...].³⁴

O Dr. Ambrósio colocou em discussão as quatro condições expostas pelo proponente, o engenheiro Uchôa Cavalcanti, julgando serem insuficientes e que a Comissão de Obras Públicas da cidade estabeleceria cláusulas concretas que atendessem ao município e não ao desejo do dito engenheiro. Então, em 1 de novembro de 1881, a Câmara Municipal de Juiz de Fora celebrou contrato com o engenheiro José Barbalho Uchôa Cavalcanti para elaborar a planta cadastral e topográfica da cidade, contrato este contendo as seguintes cláusulas:

Termo de Contrato e obrigação

A [x] por José B. Uchoa Cavalcante com a Camara Municipal, para o levantamento da planta da bacia desta Cidade de Juiz de Fóra pela quantia de 3:500#000.

Ao primeiro de novembro do anno do nascimento do nosso Senhor Jesus Cristo de mil oitocentos e oitenta e um [x] a casa do exelentíssimo Barão de Santa Helena, presidente da Câmara Municipal, presentes [x] comungão [x] abaixo assignados os senhores Tenente Coronel Manoel Vidal Barbosa Lage, Major Bernardo M. Halfeld, membros da Comissão de Obras Públicas e os senhores diretores João Ribeiro Mendes e João Silverio de Castro Barboza, encarregados pela [x] Camara da redação do contracto e o Doutor Uchoa Cavalcante se propos a fazer a dita planta e cuja proposta foi aceita pela sessão ordinária de 15 de outubro deste anno e foi realizado o contrato sob as clausulas seguintes:

1ª: O Dr. José B. Uchoa Cavalcante, obriga-se a fazer a planta cadastral e topográfica detalhada da cidade do Juiz de Fóra na área compreendida entre a ponte do cemitério entre a E.F.P.2º, do morro do Gratidão e os limites da cidade, compreendendo todo perímetro d'esta.

2ª: A planta que será desenhada nitidamente com cores convencionais na escala de 1:2000, contará a área [x] pelos edificios, todos os accidentes do terreno, divisas de propriedade materialmente assignaladas como sejam: muros, cercas, valas etc., curvas de nível de 2 em 2m de distância vertical referidas ao nível do mar, natureza aparente de sito, vegetação e todos os mais detalhes que o contractante entender que possa ilustrar este trabalho.

3ª: A Camara pagará ao Dr. Uchoa Cavalcante por todos estes trabalhos inclusive uma memoria descriptiva dos mesmos trabalhos a quantia de 3:500#000 em duas prestações iguais, sendo a primeira paga 30 dias depois de começados os trabalhos e a 2ª quando forem estes apresentados e aceito pela Camara.

4ª: Apresentados os trabalhos pelo contratante, este dentro de um mez resolverá sobre sua aceitação.

5ª: O Dr. Uchôa Cavalcante obriga-se a dar todos os trabalhos concluídos seis meses depois da assinatura deste contrato;

³⁴ Atas da Câmara Municipal de Juiz de Fora, Sessão Ordinária de 14 de outubro de 1881.

apresentando ao mesmo tempo todas as metas concernentes do trabalho de campo que tiver feito para a confecção desta planta, os quais lhe serão devolvidas logo que o trabalho tiver sido aceito. O prazo será ampliado pela Camara se o contratante provar forças maiores.

6ª: Alem dos trabalhos já mencionados o Dr. Cavalcante obriga-se igualmente a fornecer a Camara uma memoria sobre o meio mais conveniente de abastecer d'água potável a cidade tendo em attenção as fontes mais conhecidas e aproveitáveis.

7ª: Se o contratante não entregar os trabalhos concluídos no prazo estipulado ou no que foi ampliado pela Camara será obrigado a restituir a prestação recebida ficando sem direito de receber a segunda, e bem [x] no caso de não serem aceitos os trabalhos.

8ª: O contratante offerece como seu fiador o Francisco Antonio Brandi proprietário nesta Cidade, que achando-se presente também assigna este contracto

9ª: ilegível.³⁵

Francisco Brandi, negociante e investidor no mercado imobiliário, havia de ter interesse no levantamento cadastral e topográfico da cidade, haja vista que estava envolvido diretamente em dois empreendimentos que necessitam diretamente da elaboração de uma planta tão detalhada, a Ferro Carril Bonds de Juiz de Fora e a Estrada de Ferro Juiz de Fora à Piau, para planejamento e obras de prolongamento das linhas de bonde, arrendamento de edificios junto à sua Companhia ou para auxiliar as obras da referida ferrovia. Destarte, seu nome surge como fiador para a execução da Planta Cadastral e Topográfica da cidade (vide contrato).

Na esfera municipal, observa-se uma preocupação recorrente nas posturas da cidade, a elaboração de plantas, para sanar principalmente um dos problemas mais intrincados a resolver, o alinhamento das ruas da cidade. Nas posturas que antecedem a assinatura do contrato celebrado com Uchôa Cavalcanti, estabelecidas pela resolução Provincial nº 1.964 de 23 de julho de 1872, o artigo 26 aponta que “A câmara mandará levantar plantas da cidade e povoações, sempre que fôr preciso”.

De fato, as sessões ordinárias entre 1881 e 1882 traziam diversos requerimentos do fiscal do alinhamento para tratar do orçamento e levantamento de plantas para o calçamento, bem como a limpeza das ruas. A Câmara, atendendo ao pedido do fiscal, elaborava uma comissão para avaliar a referida questão, porém havia discordâncias em relação ao estado de conservação das ruas. Na sessão de 14 de março de 1882, José Barbalho Uchôa Cavalcanti enviou um officio para a Câmara

³⁵ Arquivo Histórico de Juiz de Fora – Documentos referentes ao levantamento da planta cadastral de Juiz de Fora (1869-1884), série 111.

reportando que, após um exame minucioso do calçamento da Rua da Imperatriz, não pode descobrir defeito algum que pudesse dar causa a reclamação do fiscal³⁶.

Mas afinal, qual cidade seria retratada na planta proposta por Uchôa Cavalcanti e prevista pelo artigo 26 das posturas de 1872? Segundo o artigo 46 das mesmas posturas as divisas desta cidade eram:

Ao norte as divisas das terras do comendador Halfeld com as terras que forão de David José da Silva e hoje dos herdeiros do comendador Paula Lima; ao sul a ponte chamada do Macedo, compreendendo-se dentro desses limites toda extensão da estrada provincial de um e outro lado, contando-se vinte cordas do leito da mesma estrada, de um lado até os barrancos do Parahybuna, e de outro até onde findarem as vinte cordas até a serra.³⁷

Ao observar a supracitada descrição territorial, os limites da cidade não eram discrepantes em relação ao que Dodt havia desenhado em 1860, entretanto, em 1880 houve modificações significativas no perímetro urbano. De acordo com resolução provincial nº 2.641, de 8 de janeiro de 1880:

A área da cidade do Juiz de Fora tem por limites: ao norte a linha que: partindo da margem direita do Rio Parahybuna, e terminando no alto da Serra, separa os terrenos dos herdeiros do comendador Mariano Procopio Ferreira Lage e os terrenos da companhia União e Industria dos que são pertencentes aos moradores do Morro da Gratidão e outros possuidores da vertente da cidade; e na margem esquerda do mesmo rio a linha que actualmente divide os terrenos de Felismino Corrêa de Mendonça dos de José Rodrigues Braga e Francisco Rodrigues dos Reis, até duzentos e cinquenta metros para os morros, contados os metros da porteira que dá entrada para as terras de Felismino Corrêa de Mendonça.

Ao sul, a linha que, partindo das casas do capitão Antonio Dias Tostes, na margem esquerda do Rio Parahybuna, no primeiro alto do Bota n'Água, dirige-se recta ao pontilhão do Macedo, na extremidade sul da rua Direita da cidade; seguindo d'ahi á porteira no fim da rua de S. Matheus, e deste ponto pelo caminho velho entre as propriedades de João Sabino de Las-Casas e João Furtado de Mendonça, até ao córrego e a Serra, incluindo na cidade as terras de Domingos Alves de Sá.

Ao oriente, o Rio Parahybuna desde a divisa com os herdeiros do comendador Ferreira Lage até ao ponto fronteiro ao em que na margem esquerda começa a linha que divide as terras de Felismino Corrêa das do Braga e Reis; e depois a linha que une as extremidades das dos limites norte e sul, incluindo na cidade a porção de terreno em

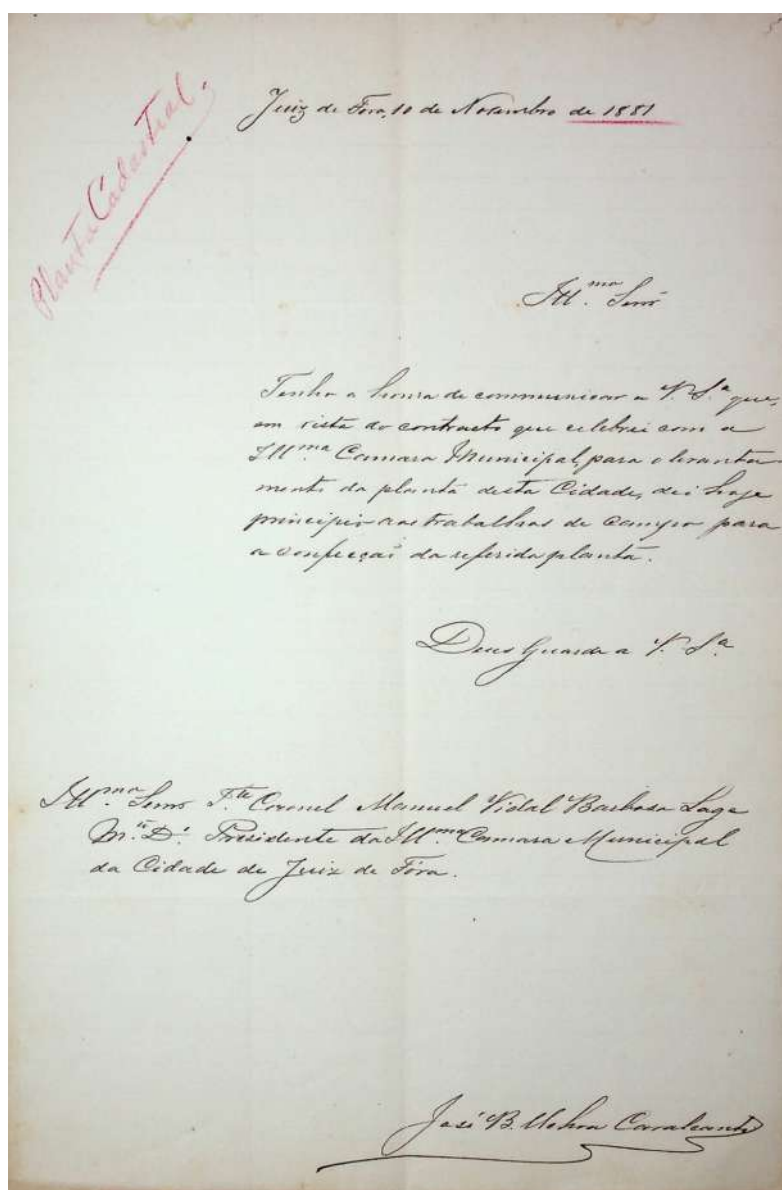
³⁶ Atas da Camara Municipal de Juiz de Fora, Sessão Ordinária Câmara Municipal de 14 de março de 1882.

³⁷ Arquivo Público Mineiro. Coleção Leis Mineiras (1835 – 1889). Resolução n. 1.964 de 23 de julho de 1872. Ouro Preto: Tipografia de F. F de Paula Castro. Parte 1. Tomo 39. 1873.

que há edificações na margem esquerda do rio chamado Bota n'Água. Ao ocidente, as vertentes para a cidade entre as extremidades das linhas sul e norte.³⁸

José Barbalho Uchôa Cavalcanti, mediante ofício enviado à Câmara, informou que deu início aos trabalhos de campo para o levantamento da planta em 10 de novembro de 1881, nove dias após celebrar o contrato com a câmara (Figura 4).

Figura 4 – Ofício de José Barbalho Uchôa Cavalcanti enviado à Câmara de Juiz de Fora



Fonte: Arquivo Histórico de Juiz de Fora, série 111.

³⁸ Arquivo Público Mineiro. Coleção Leis Mineiras (1835 – 1889). Resolução n. 2641 de 8 de janeiro de 1880. Ouro Preto: Tipografia da Atualidade. Parte 1. Tomo 46. 1879.


A quinta clausula do contrato celebrado entre o engenheiro e a Câmara aponta um prazo de 6 meses para a conclusão dos trabalhos, no entanto uma adversidade impediu que Uchôa Cavalcanti cumprisse com prazo estipulado: o Rio Paraíba, mais precisamente, a chuva. Mediante ofício pediu o adiamento da entrega dos trabalhos bem como a memória do meio de abster as recorrentes enchentes e o abastecimento de água, em 60 dias (Figura 5).

Figura 5 – Ofício de José Barbalho Uchôa Cavalcanti enviado à Câmara de Juiz de Fora

Ex.ª Sr. Presidente da Câmara Municipal de Juiz de Fora
 Esq. apontado em sua 5.ª clausula
 que se trata de
 5.ª clausula do contrato

O contrato feito com o abastecimento pela Câmara Municipal
 para o levantamento da planta desta Cidade marca o prazo de 6 me-
 ses para a conclusão dos trabalhos. Sucede porém que descom-
 te do tempo, e por causa da chuva e má estação de modo que
 ficaram demorados os trabalhos de campo principalmente a
 parte relativa ao Rio Paraíba. Por isto, em vista de fi-
 nal da clausula 5.ª do referido contrato, requer o abastecimento
 assignado a 4.ª que se dignem prorrogar por 60 dias e referida
 prazo de modo a poderem ser concluidos os trabalhos em desta
 forma e

Como peço. Saudades
 8 de Maio de 1882
 Casa de Junta Urbana E. R. M. e
 Br. L. e
 Joaquim José de M. e
 Joaquim José de M. e
 Henrique de M. e
 José R. Uchôa Cavalcanti



Fonte: Arquivo Histórico de Juiz de Fora, série 111.

Findado o prazo, José Barbalho enviou um ofício apresentando os resultados de seu árduo trabalho:

Juiz de Fora, 7 de Julho de 1882

Apresento a V. S^a a planta geral desta cidade e bem assim uma memória sobre o meio de abastecer de água potável a esta Cidade, segundo o contracto que celebrei com a Câmara Municipal de que é [ilegível] digno presidente.

Como verá V. S^a a planta abrange uma extensão além dos limites da cidade, marcados na Resolução nº 2.461 de 18 de janeiro de 1881, da Assembleia Provincial de Minas. Tendo em vista ampliar o mais possível o trabalho que eu me encarreguei, julguei consciente estende-lo até a parte que me parece mais importante em relação aos melhoramentos de que carece esta cidade. Assim é que contem a planta a parte relativa ao terreno em que projectei a abertura do canal do Rio Parahybuna cujas [ilegível] foram já apresentados por mim a Câmara com uma memória e orçamento das obras e inclui também todo o Morro da Gratidão até a passagem de nível da estação de Mariano Procópio, sendo porém necessario, depois de [ilegível] os trabalhos na escala marcada no contracto, reduzi-la para dimensões menores bem o que não podia ter a planta as dimensões convenientes a um trabalho dessa ordem.

Deus Guarde

José B. Uchoa Cavalcanti.³⁹

Com a entrega dos trabalhos, a Câmara entrou em debate sobre o processo de análise, adiando o parecer final, alegando estar aguardando as notas de campo que não foram apresentados, e que após a entrega das notas, resolveria em conjunto de uma comissão⁴⁰.

Doravante, para examinar e dar o parecer, a Câmara nomeou uma comissão composta pelos senhores José Ribeiro Mendes, Alberto Eugenio de Andrade Parreiras Horta⁴¹, João Baptista de Castro, Joaquim Silvério de Castro Barbosa, Quintiliano Nery Ribeiro e Affonso Soares⁴².

A partir do corpo de engenheiros nomeados para compor a comissão podemos observar uma rede de influência e corporativismo profissional, que pode ter influenciado diretamente no parecer (Organograma 3).

³⁹ Ofício de José Barbalho Uchoa Cavalcanti enviado à Câmara de Juiz de Fora. Fonte: Arquivo Histórico de Juiz de Fora, série 111.

⁴⁰ Atas da Câmara Municipal de Juiz de Fora, Sessão Ordinária de 11 de julho de 1882.

⁴¹ Vereador de Juiz de Fora entre 1869 à 1872. Não foi possível identificar sua formação acadêmica e biográfica.

⁴² Atas da Câmara Municipal de Juiz de Fora, Sessão Extraordinária de 20 de julho de 1882.

Joaquim Silvério de Castro Barbosa e Affonso Soares (Affonso Carneiro de Oliveira Soares) eram membros do Club de Engenharia do Rio de Janeiro, no qual Joaquim Silvério fazia parte do corpo de diretores durante o mandato de Antônio Maria de Oliveira Bulhões (1896-1898), sendo também ambos funcionários da Estrada de Ferro D. Pedro II entre 1876 e 1880 (período no qual José Barbalho Uchôa Cavalcanti era funcionário da referida ferrovia).

Affonso Carneiro de Oliveira Soares, junto com Uchôa, elaboraram um projeto para execução de um canal de desvio do Rio Paraibuna, a fim de abster as recorrentes inundações (projeto anexo e previsto pelo mesmo contrato celebrado para a execução da planta cadastral e topográfica)⁴³; João Baptista de Castro teve uma passagem efêmera na Câmara como vereador, para assumir a presidência da Companhia Estrada de Ferro Juiz de Fora a Piau, na qual Uchôa era engenheiro. João Baptista, junto a Quintiliano Nery Ribeiro, formaram uma sociedade com a finalidade de construir “casas e edifícios públicos, mediante contractos que formarem com particulares ou administração pública⁴⁴”.

Quintiliano também foi o responsável pelo levantamento da planta da ferrovia administrada pela Companhia de Ferro-Carril Parahybuna e Porto das Flores⁴⁵ e acionista da Companhia Ferro-Carril Bonds de Juiz de Fora⁴⁶, responsável pelo projeto arquitetônico de reforma da Igreja Matriz de São José das Três Ilhas, edificada entre 1880 e 1888, tendo sido eleito vereador para o quadriênio 1883 a 1886⁴⁷.

⁴³ O Pharol, Juiz de Fora, 23/05/1882, p.2.

⁴⁴ O Pharol, Juiz de Fora, 24/02/1881, p.1.

⁴⁵ O Pharol, Juiz de Fora, 01/04/1882, p.1.

⁴⁶ Liberal Mineiro, Ouro Preto, 25/10/1883, p.3.

⁴⁷ Atas da Câmara Municipal de Juiz de Fora, Sessão extraordinária de 20 de julho de 1882 – Quintiliano Nery Ribeiro recebeu 45 votos.

Organograma 3 – Rede de sociabilidade por trás da Comissão de Obras que analisou a Planta Cadastral e Topográfica apresentada pelo engenheiro José Barbalho Uchôa Cavalcanti

	Comissão de obras públicas (parecer sobre a planta cadastral e topográfica e memória sobre	Club de Engenharia do Rio de Janeiro	Cia. Estrada de Ferro Juiz de Fora à Piau	Estrada de Ferro D. Pedro II	Cia. Ferro Carril bonds da Ant. de Fora	Vereadores	Sociedade Anônima	Plano de Abastecimento e Saneamento	Planta Cadastral e Topográfica
José Barbalho Uchôa Cavalcanti									
Francisco Antônio Brandi									
Antônio Maria de Oliveira Bulhões									
Joaquim Silvério de Castro Barbosa									
Quintiliano Nery Ribeiro									
Alberto Eugenio de Andrade Parreiras Horta									
João Baptista de Castro									
Afonso Carneiro de Oliveira Soares									
José Ribeiro Mendes									

Fonte: Elaborado pelo autor. 2022.

Foram encontrados no Arquivo Histórico de Juiz de Fora apenas os pareceres de João Baptista de Castro e Alberto Eugenio de Andrade Parreiras Horta, ambos datados de novembro de 1882 e para dar continuidade a análise os transcrevemos:

Parecer de João Baptista de Castro:

Illustrissimos Senhores Presidente e mais vereadores da Camara Municipal de Juiz de Fora

Nomeado po VV. SS para dar parecer sobre a planta cadastral e topographica desta cidade, venho desempenhar t

Ao honrosa incumbencia, pedindo previamente desculpa por não honral-o feito há mais tempo, tendo essa demora sido causada por motivos estranhos á minha vontade.

Depois de examinar as clausulas do contrato e o trabalho apresentado pelo contratante – Engenheiro José Barbalho Uchôa Cavalcanti – passo ás seguintes considerações:

1º. O contratante obrigou-se a fazer a planta cadastral e topographica detalhada da cidade, não tendo cumprido essa clausula pelos motivos que mais abaixo venho confirmar essa asserção.

2º. A escala obrigatoria pela lettra do contracto, foi de 1/2000, entretranto a planta apresentada foi desenhada na escala de 1/4000. Essa differença de escala diminuiu o trabalho material do desenho a quatro vezes menos para o contratante. Alem disso sabe-se, 0,0002m é o comprimento abaixo do qual toda e qualquer distancia deixa de ser apreciada em um desenho, consequentemente a mudança de escala, em um estudo comparativo de ambas determina: pela escala do contracto o mesmo comprimento apreciavel seria 0,0002m x 4000 = 0,80m xx xx xx xx da realidade seria obtida no emprego da xx escala, sendo 0,40m o limite abaixo do qual uma distancia deixaria de ser visivel no desenho, enquanto que no outro caso teriamos 0,80m, ficando assim bem maiores os enganos.

No contrato exige-se os limites das propriedades materialmente assignaladas como: muros, cercas, valas etc, mas, a planta apresentada nenhuma xx da dessas limitações das propriedades comprehendidas na area cuja planta levantou-se.

O cantratante deixou de effectivar o nivelamento correspondente da planta que levantou, entretanto, pelo contracto, obrigou-se a usar curvas de nivel de 2m em 2,00m.

A natureza aparente do solo está mais ou menos figurada, engloba, nota-se profusão de relevo.

3º. O contratante obrigou-se a fornecer uma memoria descriptiva dos trabalhos, memoria que não me foi entregue.

Apenas recebi um officio dirigido pelo contratante ao presidente da camara fazendo a entrega da planta, duas cadernetas relativas ao levantamneto da planta e uma xx dissertação sobre os meios de fornecer agua potavel aos habitantes desta cidade.

4º. As notas apresentadas, relativas ao trabalho constão das duas já mencionadas cadernetas. Pressumo estarem exactas; não se podendo verificar em termos senão ao terreno.

5º. As breves considerações feitas sobre o abastecimento de agua potavel aos habitantes da cidade na adiantão sobre o que se tem escripto sobre o assumpto.

Á vista destas considerações xx de parecer que a Camara não deve aceitar o trabalho apresentado pelo contratante, podendo, assim entender, marcar novo prazo improrrogavel para apresentação dos trabalhos nos termos do contrato, ou então exigir a restituição da quantia já entregue.

Juiz de Fora, 4 de novembro de 1882.

João Baptista de Castro.⁴⁸

Parecer de Alberto Eugenio de Andrade Parreiras Horta:

Illustrissimo e Exelentissimo Senhor

Em data de 20 de novembro proximo, fui incumbido de dar parecer sobre a planta cadastral desta cidade, organizada pelo Sr. Dr. Uchôa Cavalcanti, em virtude do seu contracto de 1º de novembro de 1881.

Motivos que, por xx de seu digno secretario, levei oportunamente ao conhecimento da Illustrissima Camara Municipal, impossibilitarão-me de desempenhar desde logo a comissão com que honrou-me, na medida de minha distincta aptidão, mas da dedicação também com que apliquei a este objeto, sobre o qual, depois de apurado exame de cada um dos documentos que lhe-são concernentes, ocorre-me expor o seguinte.

- Dispõe a clausula 2ª do contracto entre outras especificações: "a planta sera desenhada na escala de 1:2000; conterà a area ocupada pelos edificios, todos os accidentes do terreno, divisas de propriedades materialmente assignadas, como sejam: valas, muros, cercas etc.; curvas de nível de dois em dois metros referidas ao nível do mar etc."

Da simples inspecção da planta se depreende que não forão cumpridas as condições acima, relativas á escala, dividas de propriedades, traçado e cotação das curvas de nível.

⁴⁸ Arquivo Histórico de Juiz de Fora, série 111.

Não cabe aqui discutir qual seria a escala preferível para o caso. Direi o, entretanto, que a relação de 1:4000, em que de facto desenhada a planta, é adequada á trabalhos desta ordem.

As extensões lineares estão representadas por metade das dimensões que deveriam ter, e as superfícies não ficarão senão com $\frac{1}{4}$ do que apresentarão, se tivesse vigorado a letra do contracto. É certo porem, que para os fins que a Illustrissima Camara poderia ter em vista, quando resolveo fazer aquisição de uma planta cadastral da séde do municipio, a escala de 1:4000 oferece sufficiente approximação; presta-se aos estudos que de ordinario de baseão em uma planta topographica como aquella de que me-ocupo, e xx inhiibe que seja esta utilizada com vantagem em todas as casas em que costumarão ser consultados do aumento analogos.

- nem todas as divisas de propriedades que tem seus terreiros discriminados por meio de vallas, muros, cercas etc, se achão registradas na planta cadastral. Taes benfeitorias, salvos quando bordão as ruas, dividindo o que é propriedade particular do que o de uso e goso publico, só por excepção foram contempladaos.

- As curvas de nivel que a clausula citada instituiu que seraõ traçadas de dois em dois metros e cotadas em referencia ao nivel di mar, não correspondem á diferença de 2m em alturas do terreno, e tão pouco trasem cotas relativas ao nivel do mar ou a qualquer outro plano de comparação.

Ainda nesta parte diverge a planta das condições do contracto tornando-se notavelmente deficiente.

-x-

A clausula 3ª dispondo sobre a importancia pela qual obrigou a Camara em retribuição dos trabalhos que contractou e sobre o modo de pagamento, refere-se a uma memoria descriptiva destes trabalhos, a qual ficou desta sorte constituindo parte do objecto do contracto.

- Não consta, entretento na secretaria da Camara que tal memoria tenha sido apresentadas, e nem d'ella se faz menção no officio a 7 de julho com o qual ilustrado Dr. Uchôa Cavalcanti entregou seus trabalhos.

Não tendo em vista encarecer a falta deste documento notarei que é tento mais sensível quanto aquelle distinto engenheiro poderia torna-lo de sabida importancia e grande utilidade para a Camara, attentos os esclarecidos recursos de que dispõe.

Nada fixando o contracto sobre a tolerancia admitida quanto á determinação de grandeza e direção das linhas, parece razoavel inferis-se que este objecto ficou tacidamente regulado pelas disposições expedidas pelo Governo Geral para a execução de trabalhos semelhantes. Assim, no mais caso favoravel, são officialmente toleradas diferenças de 5m por kilometro, e 17 minutos em angulos, limites estes que não foram ultrapassados, e raras vezes xx attingidos, conforme verifiquei em algumas linhas.

-x-

Não esta na letra e nem pode estar no espirito da clausula 6ª uma memoria detalhada e completa sobre o meio mais conveniente de abastecer d'agua a Cidade. Entretanto não deixaria de ter todo cabimento neste trabalho uma noticia baseada em qualquer analyse sobre a qualidade das aguas dos differentes mananciais nas proximidades dos pontos em que houvessem de ser tomados para o abastecimento da cidade, e nem xx tambem de estar ahi muito á proposito informações mais precisas sobre a quantidade que cada um

dos mananciais considerados poderia fornecer no rigor da seca, bem como sobre a importancia das circunstancias mais notaveis em favor ou desvantagem d'aquellas aguas que os estudos acima não revelassem deverem ser desde logo rejeitados.

- Cumpre resalvar aqui um simples lapses em vitude do qual, no resultado ao cauculo do volume necessario para o abastecimento, se-acha na memoria 150.000 litros em vez de 1.500.000 que é o que resulta dos dados propostod pelo illustrado autor; Suprimto este que inteirado devera ser augmentado, em attenção principalmente ao desenvolvimento provavel da cidade em epocha muito proxima.

-X-

Não terminarei sem levar temberg á consideração da Illustríssima Camara Municipal xx quanto ao que acabo de expor, não deixado, contudo, de constituir um subsidio importante, cuja aquisição lhe-será de muita utilidade, xx, portanto, realizar actualmente, se xx tempo xx, um xx sanar as discordancias que ora subsistem entre as condições estabelecidas e os trabalhos que me forão presentes, ou aceitar taes quaes se-achão mediante uma redução razoael mo preço estipulado. A Illustrissima Camara Municipal porem inspirando-se em sua sabedoria reconhecido zelo e elevado espirito de equidade, resolverá como entender mais acertado.

Deus Guarde Vossa Excelencia

Juiz de Fora 7 de Novembro de 1882

Illustrissimo Exelentissimo Senhor Barão de Santa Helena, M. D. Predisente da Camara Municipal

Alberto Eugenio de Andrade Parreiras Horta.⁴⁹

Não cabe adentrar em questões cartométricas do levantamento realizado pelo engenheiro Uchôa Cavalcanti, mas os pareceres apresentados convergem para as mesmas questões. A divergência da escala cartográfica adotada em relação a cláusula 2^a do contrato aparece como ponto chave da discussão, no qual ambos apontaram que a planta fora elaborada na escala de 1/4000 e não em 1/2000 e, tal adoção se desdobra em outras problemáticas. A representação topográfica mediante curvas de nível também teve foco, tanto João Baptista quanto Alberto Eugenio apontaram irregularidades, segundo os pareceristas, as cotas não estão referenciadas ao nível do mar e não apresentam distância vertical de dois metros.

Em relação à aceitação do trabalho apresentado vemos que João Baptista de Castro aponta pela não aceitação, em virtude das discordâncias em relação às cláusulas do contrato, pelo qual Uchôa deveria fazer a restituição do pagamento da primeira parcela à Câmara. No entanto, Alberto Eugenio tece em últimas linhas que

⁴⁹ Arquivo Histórico de Juiz de Fora, série 111.

mesmo com problemas, a aquisição do material será de grande utilidade, e caso a Câmara aceite, que resolva por uma redução do preço estipulado.

Mesmo com os pareceres dados pelos membros da comissão supracitados, a resolução da aceitação não foi dada após os ofícios. Uchôa Cavalcanti, por meio de um ofício datado de 12 de novembro de 1882, cobra uma posição da Câmara, já que a cláusula 4ª do contrato estipula sua aceitação ou não no prazo de um mês, ou seja, decorreu um prazo muito maior.

Illustrissimo Senhor Presidente e mais Vereadores da Camara Municipal d'esta Cidade.

O abaixo assignado tendo apresentado os trabalhos da planta desta cidade, segundo contracto que fiz com a Camara Municipal desta Cidade, em cujo contracto se estipula que dentro de um mez depois de apresentados os trabalhos seja resolvida a sua aceitação e como já tinha decorrido um prazo muito maior, requer o supplicante a Vossas Senhorias que se dignem deliberar sobre este assumpto.

E. R. M

Juiz de Fora 12 de novembro de 1882

José B. Uchoa Cavalcanti.⁵⁰

Ainda sem uma resposta definitiva, Uchôa Cavalcanti envia outro ofício em 4 de dezembro de 1882, refutando e tecendo explicações no que compete principalmente à escala adotada, amplamente criticada no parecer de João Baptista e Alberto Eugenio:

Illustrissimo Senhor Presidente da Camara Municipal de Juiz de Fora. O abaixo assignado apresentando a planta desta cidade, disse no officio em que remeteu o referido trabalho que a área da qual levanto a planta era muito maior que a contratada, visto como estendeu-se alem dos limites da cidade, para ser mais completa. Embora acarretasse isso maior despeza de tempo e dinheiro para o supplicante, sucede que para melhor confecção do desenho, foi obrigado a adoptar uma escala menor do que a contratada. E como tal facto de nenhum modo pode prejudicar a nitidez e correção da planta que contractou, pede a V. Sria. que se digne mandar aceitar a referida modificação que em nada prejudica os interesses da Camara Municipal, pelo que

E. R. M.

Juiz de Fora 4 de dezembro de 1882

José B. Uchoa Cavalcanti.⁵¹

⁵⁰ Arquivo Histórico de Juiz de Fora, série 111.

⁵¹ Arquivo Histórico de Juiz de Fora, série 111.

No entanto, foi observado um hiato das sessões da Câmara, entre 31 de outubro de 1882 e 20 de dezembro de 1882, logo, mesmo com o parecer da comissão avaliadora e a cobrança de Uchôa Cavalcanti, o assunto não foi discutido em plenária.

As atividades da Câmara retornaram em 21 de dezembro de 1882, e findado o expediente foram lidos os pareceres. O assunto teve bastante discussão entre os vereadores Major Bernardo Halfeld, Barão de Itatiaia, Coronel Barbosa Lage e Dr. Ambrósio Vieira, que acabaram por deliberar pela rejeição da referida planta, acatando os argumentos dos membros da comissão, e por fim emitiram uma notificação ao Uchôa para levantar outra planta em conformidade com o contrato⁵².

Em 8 de fevereiro de 1883 José Barbalho Uchôa Cavalcanti desiste do contrato, no entanto a Câmara ainda demonstrava interesse pelo levantamento, e para evitar o cancelamento do contrato apresentou novas condições para o engenheiro realizar os trabalhos de acordo com as cláusulas: que em vez de ser examinada por uma comissão depois de pronta, o levantamento será supervisionado pela comissão de obras públicas e será adiantado dois contos de réis no ato da assinatura do respectivo contrato, oferecendo se for preciso um fiador⁵³.

Uchôa Cavalcanti, insatisfeito com a o desenrolar da situação, envia um ofício datado de 5 de abril de 1883:

Que os trabalhos profissionaes a elle incumbidos, forão confeccionados, como reconhece esta camara, de accôrdo com o contracto de 1 de Novembro de 1881, e por tanto não póde a mesma camara prejulgar e decidir dos direitos d'elle engenheiro firmados em contracto bilateral, e que vigorará enquanto não for decidido pelos poderes competentes; accrescentando que não reconhece á camara o direito de exigir a entrega da prestação paga em virtude da terceira clausula do dito contracto, concluindo por pedir o pagamento da segunda prestação de que está, há longo tempo, indevidamente desembolçado.⁵⁴

A disputa se arrastou até outubro de 1884, mas em 24 de março do mesmo ano, Uchôa Cavalcanti já sinalizava que não iria atender às investidas da Câmara, entendendo que estava em conformidade com o contrato celebrado com a

⁵² Atas da Câmara Municipal de Juiz de Fora, Sessão Extraordinária de 21 de dezembro de 1882.

⁵³ Atas da Câmara Municipal de Juiz de Fora, Sessão Extraordinária de 8 de fevereiro de 1883.

⁵⁴ Atas da Câmara Municipal de Juiz de Fora, Sessão Extraordinária de 27 de março de 1883.

municipalidade⁵⁵. O desfecho se deu em 13 de outubro de 1884, data que finalmente Quintiliano Nery se pronunciava pela primeira vez sobre a planta, apresentando seu parecer:

Sendo a planta apresentada deficiente por não haver o autor della determinado e nem especificado os proprietarios de cada um dos predios ou terrenos apresentados na planta, é de parecer: que seja aceita a planta depois de corrigida na parte referida no corpo do parecer.⁵⁶

O vereador Agostinho Corrêa foi de encontro ao parecer de Quintiliano Nery e desenvolveu algumas considerações, propondo que a planta fosse aceita, mas que, no entanto, o pagamento fosse efetuado apenas após a determinação e especificação dos proprietários de cada um dos prédios ou terrenos figurados na planta⁵⁷.

Foram 1077 dias entre a celebração do contrato e o parecer mais favorável ao material entregue pelo Uchôa. No início do processo observamos um projeto ambicioso e louvável, angariado pelo interesse da elite local em cooperação com a câmara municipal, mas no decorrer do processo, uma percepção visionária pode tê-lo deixado às cegas, desamparado por sua rede de sociabilidade, não figurando entre a disputa da aceitação a pessoa de Francisco Antônio Brandi, o fiador do projeto.

Muito se discute que Gustavo Dodt havia ignorado as terras de Mariano Procópio ao elaborar a primeira planta da cidade, em 1860, no entanto, sabe-se que os limites da cidade findavam justamente onde começavam as terras do empresário. José Barbalho Uchôa Cavalcanti, mesmo obrigado pelo contrato a representar apenas o território estabelecido pela resolução provincial nº 2.641 de 8 de janeiro de 1880, não ignorou as terras de Mariano Procópio, bancando a quebra da 2ª cláusula do contrato no que diz respeito à escala, justamente para adequar o território além dos limites da cidade.

Apropriando das palavras de Alberto Eugenio de Andrade Parreiras Horta, as terras do Comendador Mariano Procópio apresentavam “desenvolvimento provável da cidade em epocha muito próxima”, desenvolvimento este exemplificado com a inauguração da fábrica de tecidos dos senhores Steele, Morrit e Whitaker, no dia 25 de dezembro de 1883, no local das antigas oficinas da Companhia União e Indústria,

⁵⁵ Atas da Câmara Municipal de Juiz de Fora, Sessão Extraordinária de 24 de março de 1884.

⁵⁶ Atas da Câmara Municipal de Juiz de Fora, Sessão Ordinária de 13 de outubro de 1884.

⁵⁷ Atas da Câmara Municipal de Juiz de Fora, Sessão Ordinária de 13 de outubro de 1884.

iniciando uma nova era na cidade que a levou ao título de Manchester Mineira. A planta de José Barbalho Uchôa Cavalcanti é o último retrato urbano do período pré-industrial da Cidade de Juiz de Fora.

Após a Sessão Ordinária de 13 de outubro de 1884 não foi encontrada nenhuma outra menção à aceitação ou entrega da planta, mas em conformidade do que foi amplamente debatido e deliberado pela comissão de obras públicas, a planta e a lista de proprietários se encontram no Arquivo Histórico de Juiz de Fora, e aqui reproduzidos (Figuras 6 e 7).

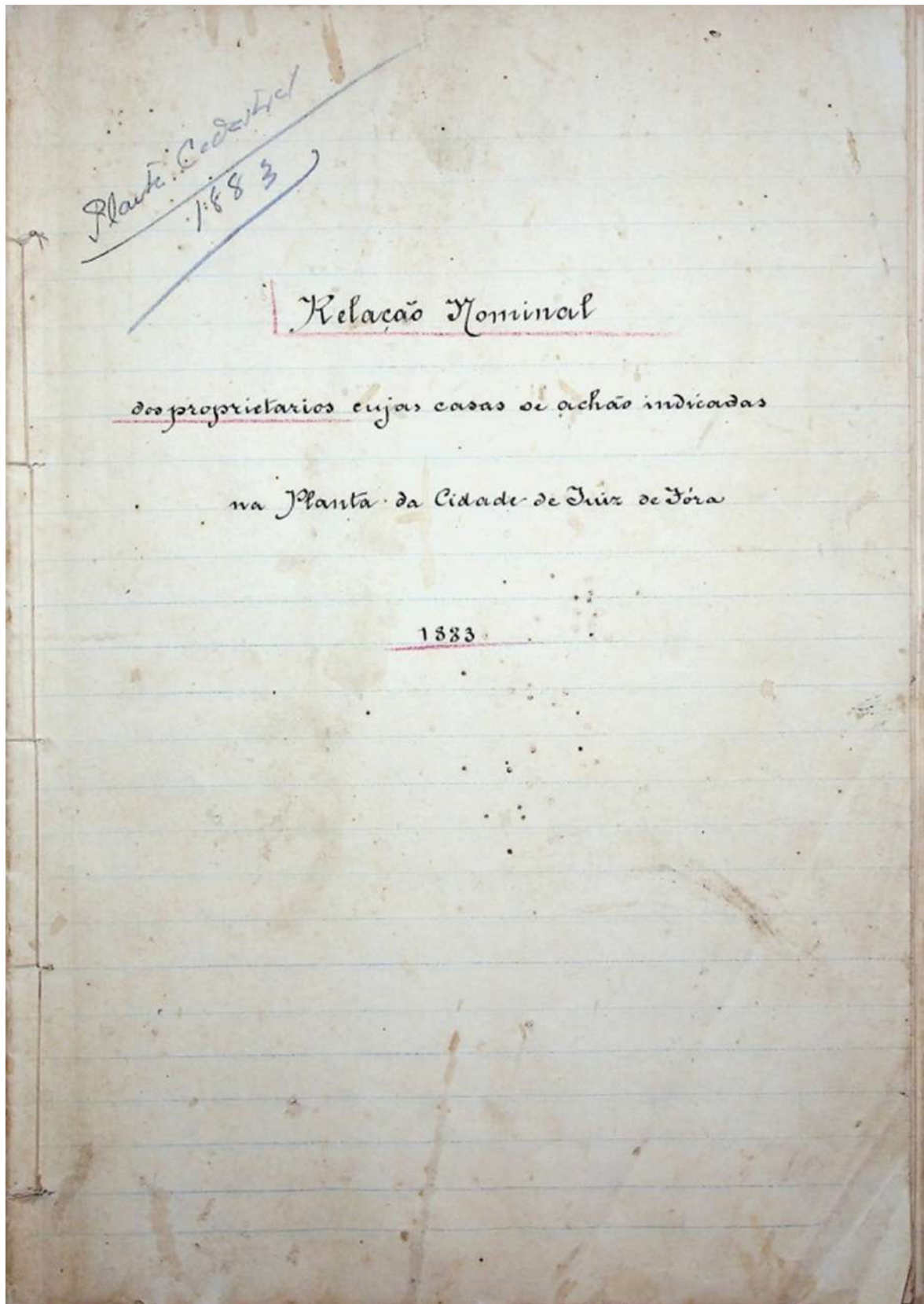
No próximo capítulo trataremos das informações quantitativas e qualitativas que a referida planta apresenta, ou seja, os elementos representados e reflexões acerca da organização territorial destes. Também será apresentada uma nova reprodução da planta, como um dos resultados da pesquisa.

Figura 6 – Planta cadastral e topográfica da Cidade de Juiz de Fora de 1883



Fonte: Arquivo Histórico de Juiz de Fora.

Figura 7 – Relação Nominal dos proprietários cujas casas se achão indicadas na Planta da Cidade de Juiz de Fóra



Fonte: Arquivo Histórico de Juiz de Fora, série 53.

5 A PLANTA DA CIDADE DE JUIZ DE FORA DE 1883

Os objetivos delineados no presente capítulo abrangem a exposição de uma versão digital inédita da Planta da Cidade de Juiz de Fora, datada de 1883, a descrição pormenorizada da metodologia empregada para a digitalização e a análise de aspectos quantitativos e qualitativos presentes na planta, que se mostram pertinentes para a avaliação da complexidade urbana de Juiz de Fora no desfecho do século XIX.

O capítulo se subdivide em duas seções distintas. A primeira seção engloba a análise da metodologia adotada na digitalização da Planta da Cidade de Juiz de Fora, de 1883, e todas as questões e desafios que surgiram ao longo do processo. A segunda seção, por sua vez, concentra-se na abordagem dos elementos constantes na planta, sob uma perspectiva tanto qualitativa quanto quantitativa. A análise quantitativa resultou da observação direta dos elementos presentes na planta, enquanto a análise qualitativa se desenvolve paralelamente à interpretação dos dados quantitativos obtidos. A Planta da Cidade de Juiz de Fora de 1883 (Figura 6, 8 e 21) figura como a fonte primária e fundamental para esta análise.

5.1 NOVA APRESENTAÇÃO DIGITAL DA PLANTA DA CIDADE DE JUIZ DE FORA DE 1883

Visto a urgência da recuperação das informações contidas na planta, a digitalização surgiu como alternativa à sua difícil restauração, haja visto que ela se encontra em péssimo estado de conservação (Figura 8). As reproduções da planta atualmente existentes e que são apresentadas em diversos trabalhos acadêmicos, são aquelas disponibilizadas pelo Arquivo Histórico de Juiz de Fora, e que foram capturadas por meio de fotografia, em 2014. Contudo, não apresentam boa resolução gráfica que permita identificar, com clareza, todos os elementos ali representados (Figura 6 e 8).

Figura 8 – Reproduções digitais da Planta da Cidade de Juiz de Fora de 1883 disponibilizadas pelo Arquivo Histórico Municipal de Juiz de Fora



Fonte: Arquivo Histórico de Juiz de Fora.

A digitalização, a priori, apresentou dificuldades principalmente pelas dimensões do material. Oliveira (1966, p.118) descreve, que a planta possui 1,97m por 2,95m, ou seja, aproximadamente 6 metros quadrados. Para fins comparativos, as dimensões de um formato A0 esbarram em 1 metro quadrado (0,841m x 1,189m), ou seja, a planta apresenta dimensões não usuais para os padrões atuais.

A partir daí buscamos por metodologias de digitalização de mapas com dimensões maiores que A0 e que não utilizassem *scanners* com alimentação automática (Figura 9a), haja visto que limitam a dimensão da folha de entrada, justamente devido ao espaço de alimentação de folhas não superar as dimensões de um A0, além do alto risco de avarias ao material. *Scanners* de mesa (Figura 9b) também foram descartados pelo tamanho limitado de digitalização.

Figura 9 – a) Scanner alimentação automática, b) Scanner de mesa

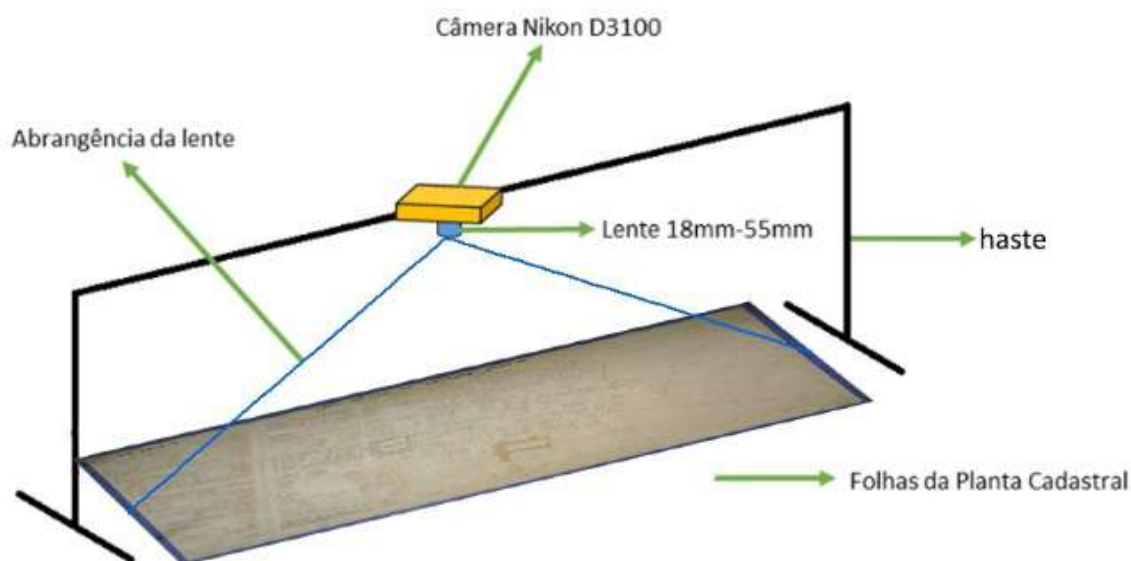


Fonte: www.hp.com; www.digitechvirtual.com.

Barbosa, Caraméz e Zaidan (2020) realizaram digitalizações de dois materiais distintos com dimensões e composições não usuais: a Planta Cadastral da Cidade de Juiz de Fora de 1947 e o Plano de Remodelação e Extensão da Cidade de Juiz de Fora também de 1947, ambos organizados pelo engenheiro urbanista José Octacílio Saboya Ribeiro.

Para a digitalização da Planta Cadastral, os autores fizeram uso da fotografia utilizando uma câmera fotográfica modelo *Nikon D3100*, com a resolução máxima de 14,2 *megapixels* e uma lente 188 mm x 55 mm, suspensa por uma haste, englobando toda a folha (Figura 10). Já para o Plano de Remodelação a digitalização foi feita por meio de um scanner com alimentação automática (Figura 9a), tal diferença se deu pelo estado que cada material apresentava. A Planta Cadastral estava anexada a um *medium density fiberboard* (mdf), cuja espessura impediu a digitalização via scanner, diferente das folhas do Plano de Remodelação, que não trouxe problemas na digitalização, por não estarem nas mesmas condições da Planta Cadastral.

Figura 10 – Sistema de obtenção por meio da fotografia da Planta Cadastral de Juiz de Fora de 1947



Fonte: Barbosa; Caraméz e Zaidan (2019).

Sobre a metodologia aplicada à Planta Cadastral supracitada, os autores apontaram que apresentava distorções geométricas nas bordas devido à convexidade da lente e que foram corrigidas utilizando uma ferramenta de correção automática de distorção, disponível no *software* de edição de imagem *Adobe Photoshop*.

Um procedimento análogo foi previamente conduzido na Planta de Petrópolis datada de 1846, conforme documentado por Dos Santos et al. (2017). Nesse estudo, a captura de diversas cenas de alta resolução foi realizada por meio de fotografia, como ilustrado na Figura 11. Posteriormente, um mosaico das imagens obtidas foi elaborado através de técnicas de georreferenciamento.

Figura 11 – Sistema utilizando trilho, baliza e câmera digital de alta resolução para levantamento fotográfico da planta de Petrópolis de 1846



Fonte: Dos Santos et al. (2017).

Diferente da metodologia aplicada à Planta Cadastral de Juiz de Fora de 1947, a metodologia adotada na planta de Petrópolis de 1846 não se preocupou com eventuais distorções geométricas, devido ao equipamento utilizado portar uma lente de captura superior e pela adoção de captura por cenas e não de toda a planta.

Todavia, as metodologias citadas não atendiam previamente, justamente pelas dimensões da Planta Cadastral de Juiz de Fora, de 1883. Uma haste com tamanho e distância para englobar toda planta não apresentaria resolução desejável e suficiente para a realização do trabalho; não foi possível encontrar um scanner de mesa ou de

alimentação automática que também atendesse, e por fim, não havia materiais suficientes para suspender a planta e realizar o mesmo método utilizado na planta de Petrópolis, de 1846.

Apoiado nas metodologias apresentadas foi necessário elaborar uma metodologia de digitalização que atendesse principalmente dois pontos: a resolução e a dimensão da planta objeto de estudo deste trabalho. Primeiro, foi realizado um teste utilizando um *scanner* de mão e um trilho de suporte, elaborado para realizar a varredura. Este método foi aplicado inicialmente sobre a planta Saneamento de Juiz de Fora: retificação do Rio Parahybuna, de 1917, que possui escala de 1:1000 e as dimensões 2,25m por 0,76m.

O *scanner* de mão utilizado foi o *iScan*, com resolução de 900 dpi, com tamanho de varredura A4 (Figura 12) e o trilho teve elaboração própria. A digitalização consistiu em posicionar o trilho e movimentar o scanner de mão sempre no mesmo sentido para realizar a cópia das cenas (Figura 13).

Figura 12 – Scanner de mão iScan



Figura 13 – Trilho de sustentação para a varredura



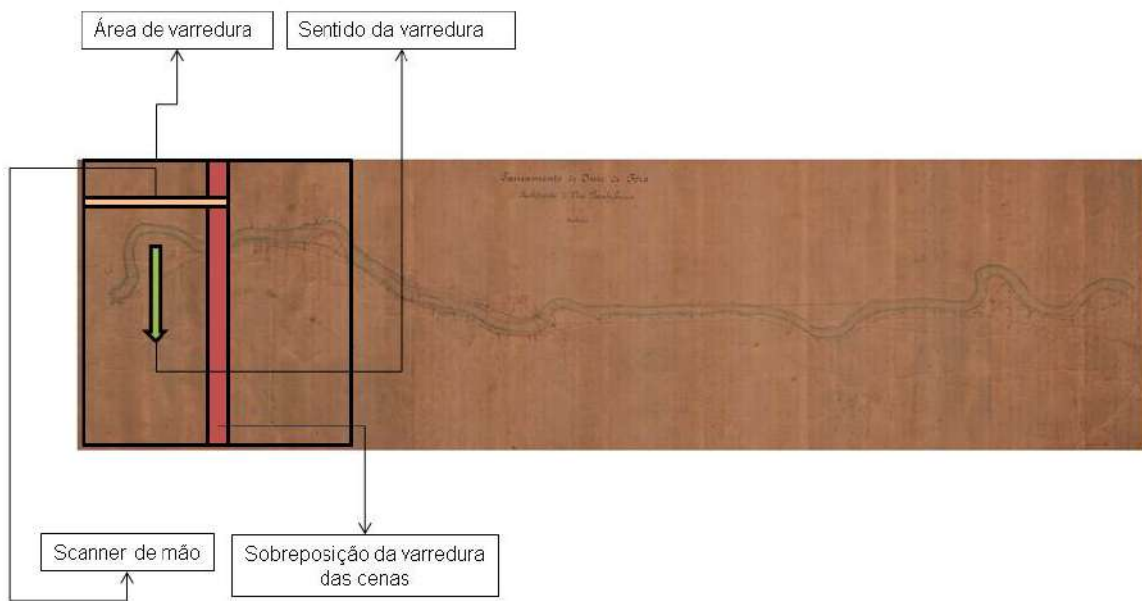
Fonte: Elaborado pelo autor. 2022.

O deslocamento lateral para o reposicionamento do trilho obedeceu à sobreposição da varredura anterior, em dois centímetros, até completar a digitalização de toda a planta (Figura 14). A posteriori o mosaico das imagens foi elaborado no *software Adobe Photoshop* obedecendo ao tamanho original da planta. Os resultados foram muito satisfatórios principalmente no que compete à varredura da dimensão da planta e resolução (Figura 15), mas, no entanto, para refinar o método alguns problemas precisaram ser sanados.

O método funcionou muito bem, todavia, apenas em plantas com largura inferior ao comprimento do trilho (consequentemente, o comprimento da varredura), mas deslocar verticalmente o trilho para a realização de novas capturas poderia acarretar distorções indesejáveis. A segunda dificuldade consistiu justamente no processo de varredura, na dificuldade de realizar cenas com varreduras no mesmo comprimento e movimentar o scanner em uma velocidade constante, influenciando na diferença da proporção das imagens e inviabilizando a mosaicagem. Outra dificuldade

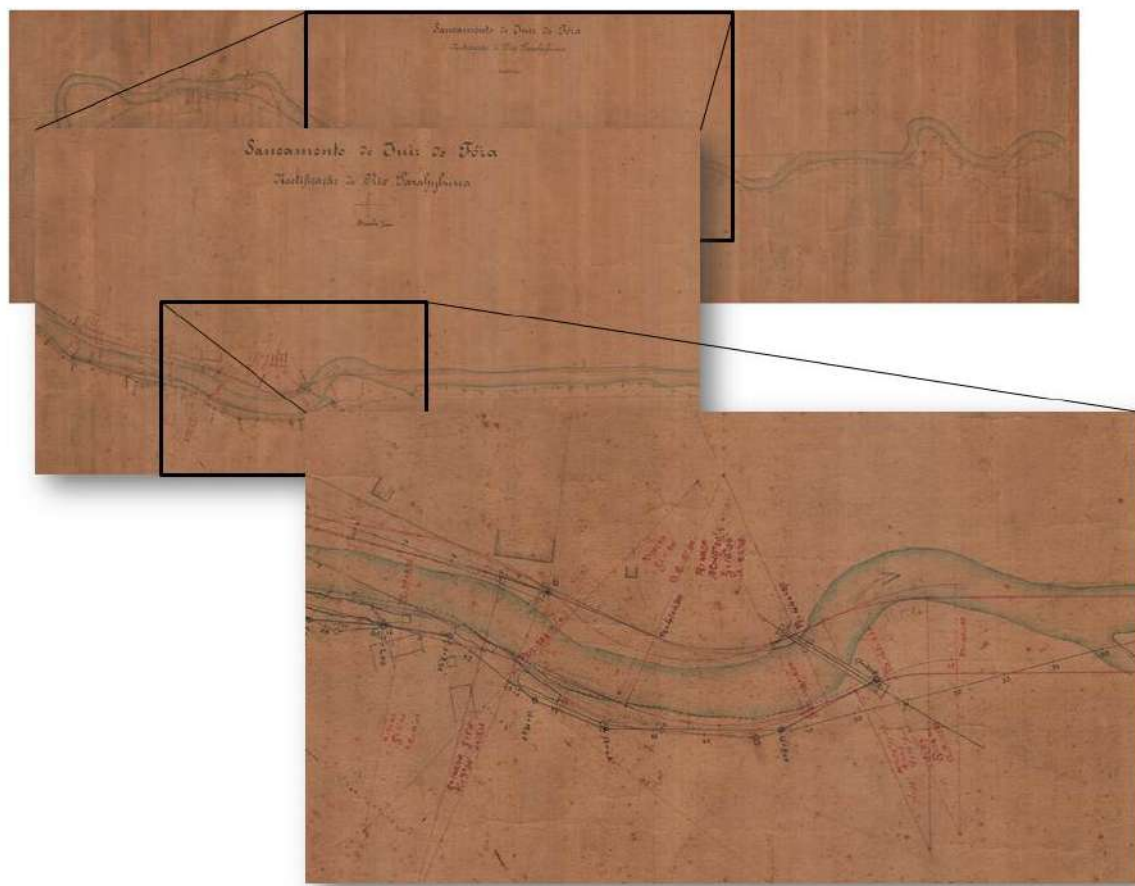
foi manter o scanner totalmente perpendicular ao eixo do trilho, logo, algumas cenas poderiam distorcer geometricamente.

Figura 14 – Sistematização da varredura para a obtenção das cenas utilizando o scanner de mão



Fonte: Elaborado pelo autor. 2022.

Figura 15 – Resultados obtidos pela metodologia de digitalização por scanner de mão



Fonte: Elaborado pelo autor. 2022.

A partir dos resultados obtidos, entendemos que para evitar erros na varredura, erros geométricos e de proporções, necessitávamos de um scanner capaz de realizar cenas iguais, em velocidade constante e com uma sustentação que evitasse o desvio perpendicular do leitor em relação ao eixo de varredura. Para tal, o mais indicado foi o *scanner HP Scanjet série 4600* (Figura 16).

Figura 16 – HP Scanjet 4600

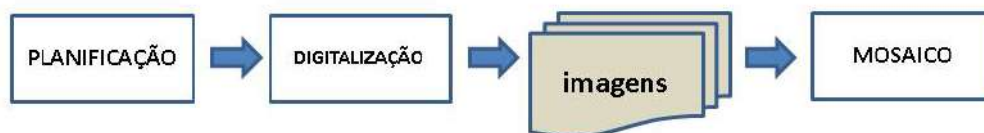


Fonte: www.hp.com.

O scanner teve seu lançamento em 2004 e não está mais em linha, logo, a dificuldade em encontrá-lo foi grande, bem como drivers de instalação compatíveis com os sistemas operacionais atuais. A resolução de captura pode chegar a 2400 dpi, caracterizando uma capacidade de apresentar alto realismo de cor, definição e nitidez. Por ser automático, a velocidade do leitor é constante e mantém a varredura nas dimensões de 41cm x 30cm, ou seja, ideal para a resolução das problemáticas apresentadas pelo sistema utilizando o scanner de mão e trilho. Todavia, a *Hp Scanjet 4600* apresenta dimensões de varredura inferiores à possibilidade apresentada pelo *iScan*, logo, teríamos que realizar capturas de mais cenas para a cobertura total da Planta Cadastral de Juiz de Fora, de 1883.

Assim, a metodologia foi baseada na captura de cenas de alta resolução e posteriormente a construção de um mosaico reconstituindo a planta. Estas etapas são caracterizadas pela digitalização, cujo fluxograma pode ser observado a seguir (Figura 17).

Figura 17 – Fluxograma metodológico empregado no trabalho



Fonte: Adaptado de Dos Santos et al. (2017).

O levantamento digital foi realizado no Arquivo Histórico de Juiz de Fora, evitando-se o transporte e riscos de danos ao material, em estado avançado de deterioração (Figura 8). Para tal, foi utilizado scanner de alta resolução Hp Scanjet 4600 (Figura 16), com a resolução de captura em 1200 dpi.

A planta foi planejada em uma mesa produzida para atender as dimensões descritas por Paulino de Oliveira (Figura 18). Importante relatar que todo o processo elaborado para iniciar a digitalização, sobretudo para a produção da mesa, baseou-se nas informações do citado autor, única fonte disponível, ou seja, não foi possível averiguar previamente as dimensões da planta, em razão de seu estado de conservação e principalmente, porque estava guardada dobrada.

Figura 18 – Mesa para a planificação da Planta



Fonte: Elaborado pelo autor. 2022.

Utilizando uma trena foi possível verificar que, de fato, a planta possuía as dimensões comumente citadas, mas também verificamos que há uma margem desenhada, o que implica numa área útil representada de 2,77m x 1,76m (Figura 19), no entanto a digitalização se deu além das margens, contemplando o tamanho original indicado: 1,97m x 2,95m.

Figura 19 – Margem desenhada da Planta da Cidade de Juiz de Fora de 1883

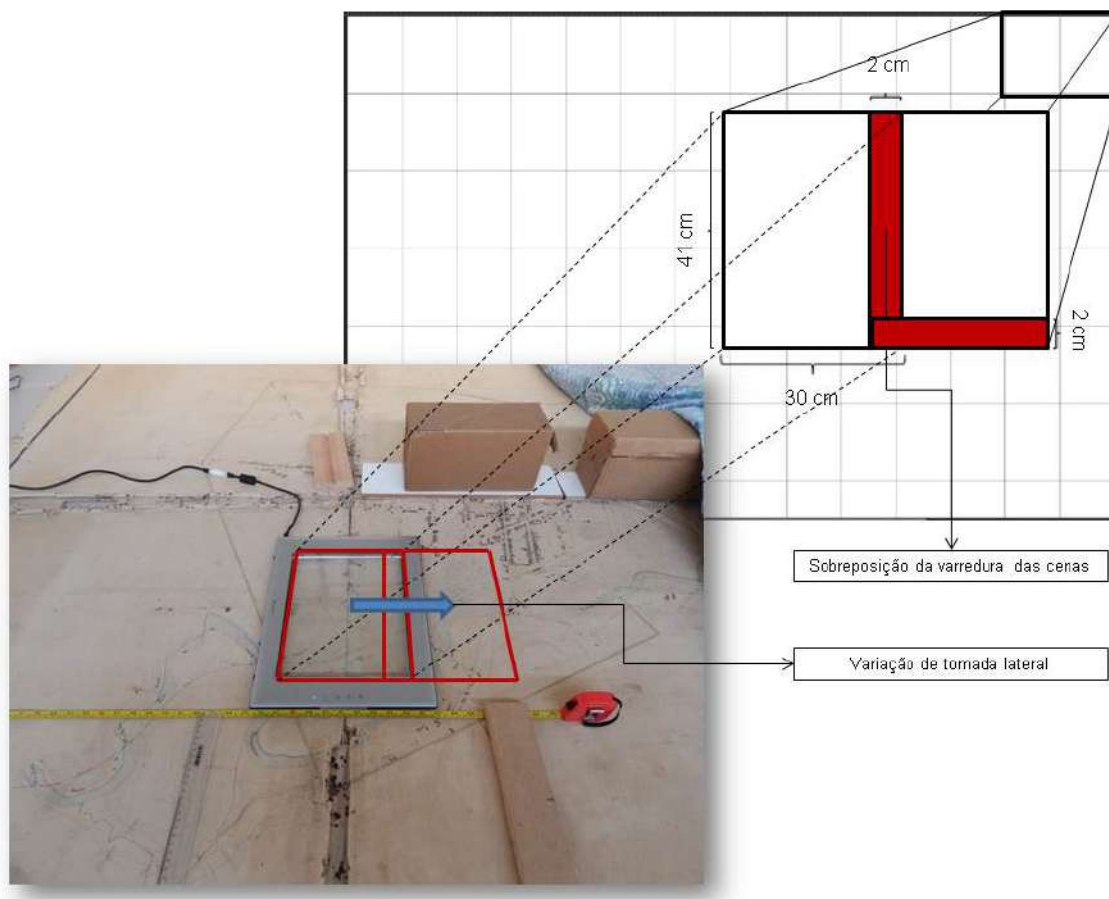


Fonte: Elaborado pelo autor. 2022.

O próximo passo consistiu em elaborar um plano de digitalização, sabendo que a varredura apresentaria as dimensões de 41cm x 30cm, e cada cena obedeceria a sobreposição de 2cm para a variação de tomada lateral e superior (Figura 20), totalizando 170 cenas. Para o controle da variação de tomada foi posicionada uma trena que serviu como guia para o deslocamento do scanner – o processo de captura ocorreu no período de 10 dias, sendo que o tempo para cada varredura completa, em 1200 dpi, foi de 1 min e 5 segundos.

A dificuldade neste processo árduo estava no posicionamento correto do scanner em relação aos eixos estabelecidos e quantificados pelas trenas, o que diminuiu a possibilidade de erros durante a mosaicagem.

Figura 20 – Índice das imagens levantadas



Fonte: Elaborado pelo autor. 2022.

Por fim, para a formação do mosaico das imagens e para formar a planta completa, foi utilizado o *software* de edição de imagem *Adobe Photoshop*, no qual o projeto teve como fundo as dimensões reais da planta, gerando um arquivo final de 4 *Gigabytes*. Na Figura 21 é apresentado nosso produto final, ou seja, a nova reprodução digital da Planta da Cidade de Juiz de Fora, de 1883, elaborada pelo engenheiro José Barbalho Uchôa Cavalcanti.

Figura 21 – Nova apresentação digital da Planta da Cidade de Juiz de Fora de 1883



Fonte: Elaborado pelo autor. 2022.

5.2 A PLANTA DA CIDADE DE JUIZ DE FORA E OS ELEMENTOS REPRESENTADOS

A criação de uma memória desta planta, antes de sua completa degradação, servirá de base para uma série de pesquisas futuras sobre o processo pré-industrial do município. A utilização de documentos cartográficos históricos, em diversas pesquisas, traz consigo a crescente preocupação de sua preservação. Esses materiais possuem uma grande carga histórica e cultural, são memórias de suas tradições, crenças, hábitos e principalmente os detalhes da ocupação e desenvolvimento do espaço ao longo da história, no que diz respeito aos traçados dos lugares, planejamento territorial e do que ainda poderia ser explorado.

Por conseguinte, ao elaborar a planta, Uchôa Cavalcanti deve ter se baseado no conjunto de operações que visa dispor os elementos de maneira estética e funcional, a diagramação, o que implica em pensar uma boa apresentação do documento, levando em conta a semiologia gráfica, uma vez que os sinais empregados devem ser fiéis portadores da mensagem a ser transmitida (DUARTE, 2002, p.177).

A semiologia gráfica é um campo de estudo que se preocupa com a análise e a representação de informações visuais, entendida como a ciência da representação dos fenômenos geográficos em mapas (MARTINELLI, 2010) e teoria geral da representação gráfica (BERTIN, 1983).

A organização de uma planta deve se ater ao processo de facilitação de leitura ao espectador, evitando consultas constantes à legenda. Outra questão a ser considerada é que a planta deve formar um conjunto agradável e eficiente, mantendo a harmonia de cores, símbolos e caligrafias, o que significa que a ideia principal deve ser colocada em evidência. De modo geral, a planta deve responder basicamente duas perguntas: “tal elemento, onde está? Tal lugar, o que contém?” (DUARTE, 2002, p.177).

O modo de organização dos elementos é também de significativa importância, o uso de cores, associação do que for agrupável e distinção dos diferentes, ordenamento sequencial ou hierarquias, o que pode implicar uma sucessão, série ou continuidade (DUARTE, 2002, p.178).

Dito isso, a representação gráfica é composta por três componentes fundamentais: a forma, a cor e a posição. Segundo Bertin (1983), a forma refere-se à

configuração material dos elementos gráficos, como linhas, pontos e símbolos; a cor, por sua vez, é definida como a qualidade visual da luz que atinge o olho humano, e pode ser utilizada para codificar informações em mapas e outros tipos de gráficos; por fim, a posição refere-se à localização espacial dos elementos gráficos em relação a outros elementos no mapa.

Além desses componentes, a semiologia gráfica também se preocupa com a hierarquia dos elementos gráficos. Martinelli (2010) afirma que a hierarquia das formas pode ser determinada pelo tamanho, forma ou posição dos elementos no mapa. A hierarquia dos objetos, por sua vez, é definida pela relação entre os elementos e a área geográfica representada. Já a hierarquia das cores pode ser definida pela intensidade, saturação ou contraste das cores utilizadas.

No entanto, no contexto histórico, a semiologia gráfica começou a ser desenvolvida na década de 1960, principalmente na França, sendo Jacques Bertin o pioneiro na discussão. Então, de modo claro, Uchôa Cavalcanti não se baseou nessa abordagem sistemática para a elaboração da Planta da Cidade de Juiz de Fora de 1883. Todavia, a escola francesa de cartografia teve influência significativa no processo de elaboração de mapas no Brasil durante o século XIX. Ainda carente de produção científica sobre métodos de elaboração de mapas, tratados geodésicos e topográficos franceses eram amplamente utilizados pelos engenheiros ao produzirem mapas em diversas escalas do Brasil.

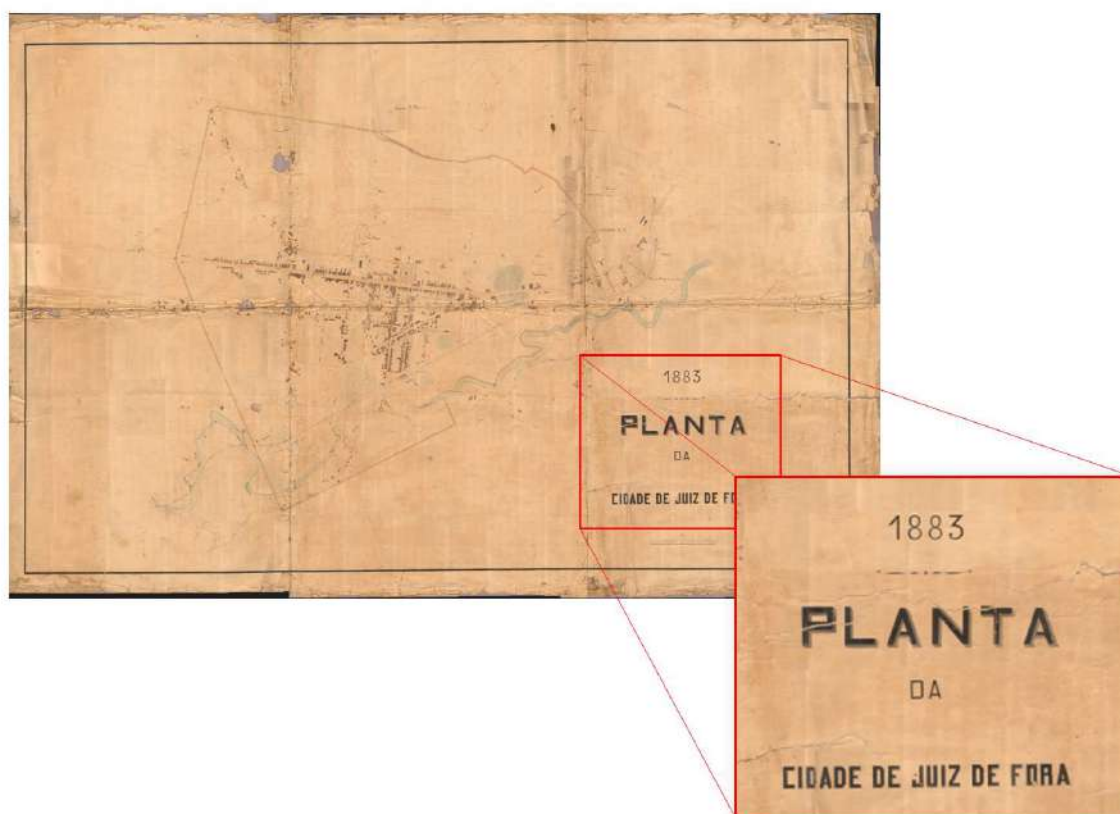
A escola francesa de cartografia já havia alcançado um elevado grau de desenvolvimento no século XIX, sendo as técnicas utilizadas para a elaboração dos mapas baseadas na topografia, trigonometria, geodésia e cartometria.

A topografia consistia em medir e descrever características do terreno, como altitude, distância, inclinação e direção, a fim de representar graficamente sua superfície. A trigonometria, por sua vez, é usada para calcular distâncias e ângulos a partir de triangulações entre pontos de referência. A geodésia é responsável por medir e representar as dimensões e a forma da Terra, o que permitia a elaboração de mapas com maior precisão. A cartometria, por sua vez, envolve a análise e interpretação de dados geográficos para a elaboração de mapas temáticos. Pode-se dizer que é nessa perspectiva que a referida planta cadastral e topográfica da cidade de Juiz de Fora foi elaborada.

5.2.1 Análise Cartográfica Geral: Convenções Cartográficas e Análise da orientação da Planta

A ideia principal da planta é apresentada no canto inferior direito do material, com um título curto e completo, apresentando o local e a data. Também é observada a diferenciação da fonte utilizada bem como o tamanho, exagerado, ressaltando aos olhos para transmitir a primeira mensagem, que se trata da “Planta da Cidade de Juiz de Fora”, para o ano de “1883” (Figura 22).

Figura 22 – Título da Planta da Cidade de Juiz de Fora de 1883



Fonte: Elaborado pelo autor. 2022.

Considerando a cartografia luso-brasileira desenvolvida desde o descobrimento até o século XIX, praticamente eram utilizadas as mesmas unidades de medidas existentes em Portugal. Todavia, mapas e planos elaborados até o início do século XX, podem ser questionados no tocante às tecnologias utilizadas em sua elaboração, e mesmo que apresentem uma boa representação qualitativa, não se pode afirmar que tenham precisão relativa à sua escala.

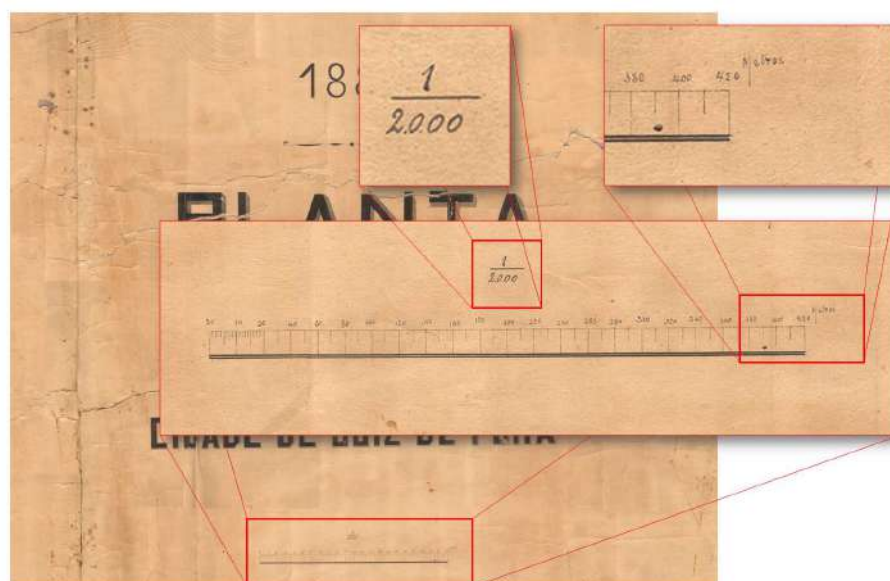
A dificuldade para os mapas mais antigos aponta principalmente para os que apresentam unidades portuguesas de medida, sobretudo a determinação escalar.

Como já foi demonstrada, a planta de Gustavo Luiz Guilherme Dodt para Juiz de Fora, em 1860, apresentava a escala em braças, provavelmente portuguesas, no entanto Manoel de Azevedo Fortes, em 1722, já dava sinais de possíveis erros das medidas portuguesas:

A braça Portugueza tem seis pés, e dous terços, ou dez palmos[...] Hum passo comum não tem certa, e determinada medida: he ordinariamente tomado por tres pés, ou quatro palmos e meyo [...] As legoas ordinariamente se contaõ por passos geométricos: mas como as legoas são diferentes em diferentes partes; porque em Alemanha quinze legoas na terra correspondem a hum grao da Esfera: em França lhe correspondem vinte legoas: em Portugal dezeseite e meya, ou dezoito; serà necessario convir huma certa distancia para notar huma legoa... (FORTES, 1722, p. 3-4).

No Brasil, o sistema métrico decimal só foi introduzido pela Lei Imperial nº 1.157 de 26 de junho de 1862, ou seja, dois anos após a elaboração da planta de Gustavo Dodt (Anexo B), à vista disso, a escala adotada por Uchôa Cavalcanti para a planta de 1883 está de acordo com o sistema de medidas regulamentado pela citada lei, em metros, representada de forma gráfica e numérica (Figura 23).

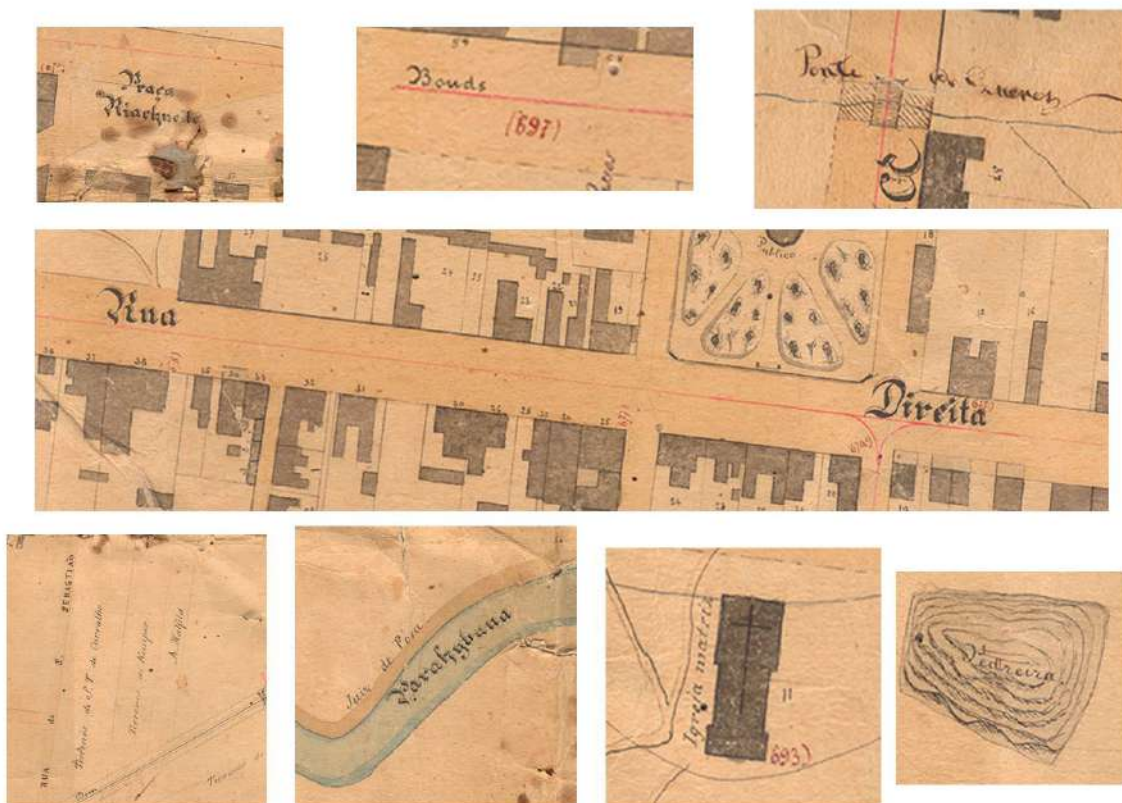
Figura 23 – Escala Numérica e Gráfica adotada no sistema métrico decimal



José Barbalho Uchôa Cavalcanti ao elaborar a planta ignorou a indicação dos elementos por meio de uma legenda. No caso, a escala permitiu que utilizasse a indicação dos elementos como corpo do mapa, evitando consultas recorrentes ao elemento cartográfico. O autor utilizou-se das cores para diferenciar os diferentes e fontes parecidas para agrupar os iguais, no entanto algumas indicações poderiam confundir o leitor.

Exemplificando pelas vias, o autor da planta optou por utilizar a caligrafia gótica alemã, porém o Rio Paraibuna está identificado pela mesma caligrafia, o que diferencia então as vias do rio e dos demais cursos d'água é a cor. A caligrafia, sobretudo a indicação textual, prepondera para identificar terrenos, pontes, equipamentos urbanos, elementos físicos, limites territoriais e edificações, todavia não há um padrão ou ideia ordinária (exceto a numeração que identifica as edificações) e hierarquizada, mas é clara a intensão de identificação mediante ausência de legenda (Figura 24).

Figura 24 – Elementos identificadores

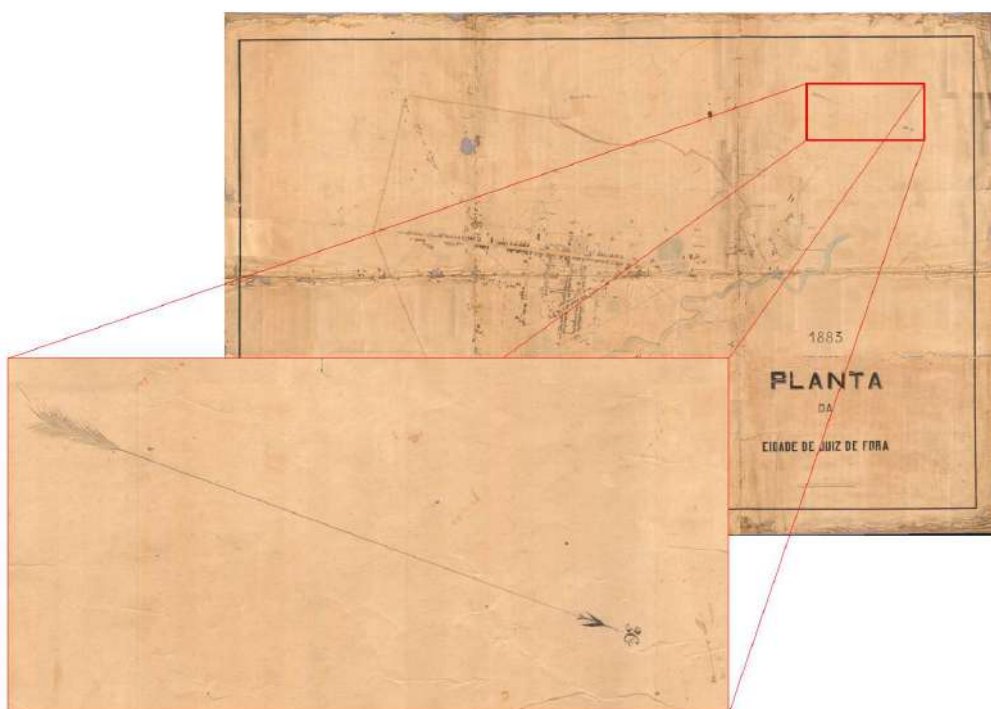


Fonte: Elaborado pelo autor. 2022.

Sobre a orientação da planta, o autor indica o “Norte” (Figura 25), entretanto como não há um sistema de coordenadas explícito não é possível determinar pela Planta, se é o norte geográfico ou magnético (na época chamada de variação da agulha). No entanto, nos foi possível estimar a declinação magnética em 1882, a partir de interpolações de curvas isogônicas e isopópricas, apresentadas na Mapa Magnético do Brasil de 1990, produzida pelo Observatório Nacional.

Dessa maneira a declinação de Juiz de Fora, em 1990, é $-20^{\circ}39'7,83''$, e a variação anual da declinação é de $-0^{\circ}05'44,12''$. Na falta de dados, pode-se admitir esse valor constante no período 1882-1990 e, a partir de 1990, calcular a declinação magnética em 1882. De posse destes valores, a declinação magnética em 1990 e a variação anual, pode-se calcular para qualquer data, a declinação para Juiz de Fora. De janeiro de 1990 (data de elaboração da referida Carta Magnética) a 7 de julho de 1882 (data de entrega da Planta à Câmara Municipal de Juiz de Fora) são 107 anos e 5,81 meses, logo 107,5 anos. Sendo a variação $107,5 \times -0^{\circ}05'44,12''$, a declinação para Juiz de Fora em julho de 1882 será $-10^{\circ}16'32,9''$.

Figura 25 – Seta norte da planta de Uchôa Cavalcanti



Fonte: Elaborado pelo autor. 2022.

6 A GEOGRAFIA HISTÓRICA POR TRÁS DA PLANTA DA CIDADE DE JUIZ DE FORA DE 1883

O presente capítulo trabalhará a importância das informações contidas no material cartográfico como instrumento para o entendimento da dinâmica e estrutura do espaço, mesmo que em um tempo mais recuado, contribuindo de forma salutar para a geografia histórica. Dessa forma, a planta elaborada por Uchôa Cavalcanti substitui, esclarece e, por vezes ocupa lacunas não preenchidas com pesquisas em outras fontes documentais, e nesse quesito, o uso do mapa é imprescindível para a análise da configuração espacial da Cidade de Juiz de Fora, na década de 80 dos oitocentos.

Para avançar a análise, o capítulo está dividido em 4 tópicos, mas com uma frente em comum, a análise da planta pelas vias representadas, baseada na “Relação Nominal dos proprietários cujas casas se achão indicadas na Planta da Cidade de Juiz de Fóra”, as Atas da Câmara Municipal, entre 1881 e 1889, e o Jornal O Pharol, entre 1873 e 1913 e bibliografias complementares que serão oportunamente citadas.

Para a progressão da discussão no presente capítulo e seus respectivos tópicos, procedeu-se ao georreferenciamento da Planta da Cidade de Juiz de Fora (Figura 21) e da Planta Cadastral elaborada por Gustavo Dodt em 1860 (ANEXO B) por meio do *software ArcGIS*. A metodologia empregada neste processo fundamentou-se na proposta de Duttenkefer (2016). As plantas de 1883 e 1860 não exibem sistema de coordenadas absolutas aparentes, em decorrência disso, deliberou-se adotar o georreferenciamento relativo, fundamentado em relações entre feições locais e trajetórias que o mapa antigo possa manter com os mapas contemporâneos, sem, contudo, distorcer as características originais do mapa em análise.

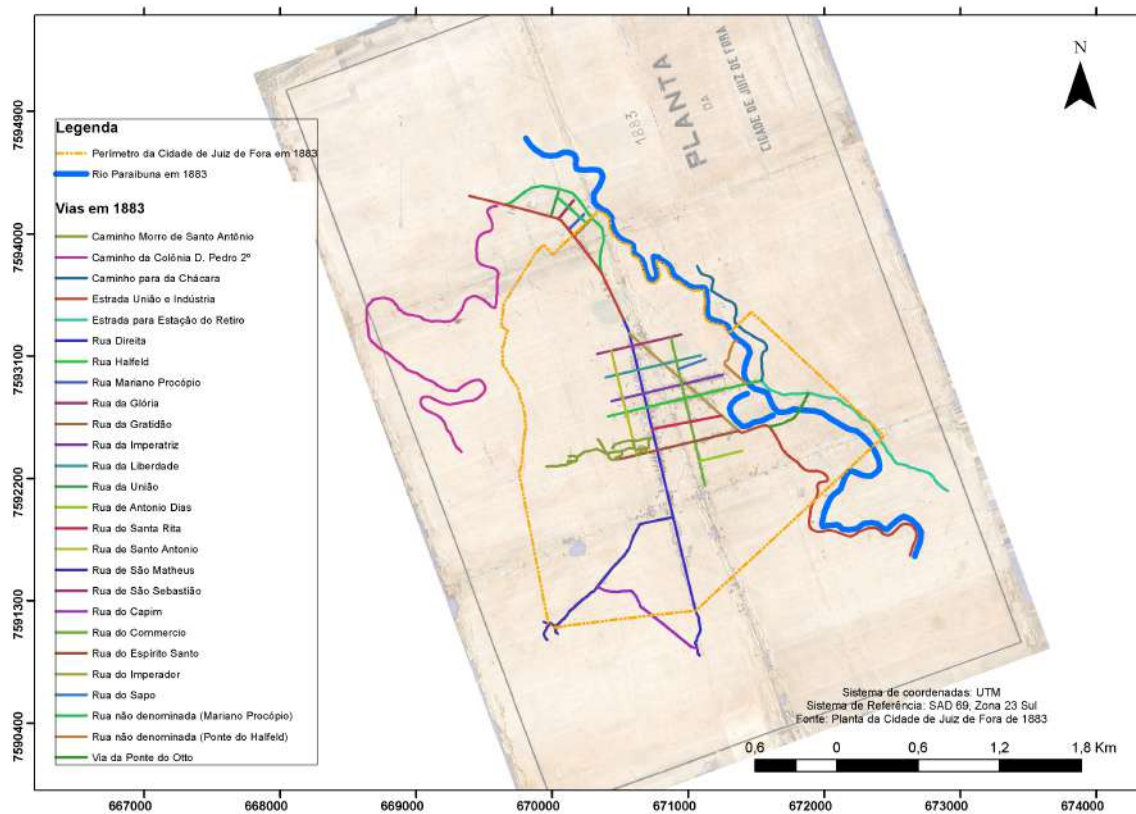
O levantamento aerofotogramétrico de Juiz de Fora para o ano de 2007, realizado no sistema de referência *South American Datum 1969 (SAD 69)*, Zona 23 Sul, foi integrado a esse processo. Cabe ressaltar que o georreferenciamento configura-se com uma ferramenta destinada à vetorização dos elementos presentes na planta, possibilitando posterior extração e atribuição de informações, tais como comprimento de vias, área construída, identificação de dados dos proprietários, elementos físicos (rios, córregos, lagoas e brejos), e elementos de infraestrutura (chafarizes, linhas férreas e de bondes, pontes), entre outros.

O primeiro tópico apresenta as vias representadas na Planta, juntamente com dados estatísticos sobre densidade de propriedade por via, que possibilitou estabelecer os outros três tópicos: a geografia histórica por trás do material cartográfico através de três vias, a Rua Direita (a principal articuladora do ordenamento territorial da cidade), a Rua do Imperador, oriunda da estrada da Companhia União e Indústria e a Rua de Santa Rita, a via com maior densidade de propriedades.

6.1 AS RUAS, ESTRADAS E CAMINHOS

Ao analisarmos a planta, podemos encontrar 27 vias representadas, no entanto somente 23 estão devidamente denominadas e entre estas, 2 são caminhos e 2 estradas: Rua da Glória, Rua da Gratidão, Rua da Imperatriz, Rua da Liberdade, Rua da União, Rua de Antônio Dias, Rua de Santa Rita, Rua de Santo Antônio, Rua de São Matheus, Rua de São Sebastião, Rua Direita, Rua do Capim, Rua do Comercio, Rua do Espirito Santo, Rua do Imperador, Rua do Sapo, Rua Halfeld, Rua Mariano Procópio, Caminho da Colônia D. Pedro 2º, Caminho para Chácara, Estrada para Estação do Retiro e Estrada União e Indústria. Para fins didáticos estabelecemos a seguinte nomenclatura para as vias não denominadas: Caminho Morro de Santo Antônio, Rua não denominada (Mariano Procópio), Rua não denominada (Ponte do Halfeld) e Via da Ponte do Otto (Figura 26).

Figura 26 – Vias representadas na Planta da Cidade de Juiz de Fora de 1883



Fonte: Planta da Cidade de Juiz de Fora de 1883.

As edificações retratadas na planta não apresentam seus respectivos proprietários, para evitar ruídos comunicativos, o autor estabeleceu números indicando cada propriedade, de forma ordinal e dividindo entre lado esquerdo e lado direito, logo, para cruzar as referências numerais das respectivas propriedades utilizamos a “Relação Nominal dos proprietários cujas casas se achão indicadas na Planta da Cidade de Juiz de Fóra” (Figura 7 e 27).

Uchôa Cavalcanti estabeleceu 15 frentes para realizar o levantamento nominal dos proprietários, e em alguns pontos não há a relação por rua, mas por região, como é o caso das vias que se encontram ao norte do Largo do Riachuelo, englobando as terras dos herdeiros de Mariano Procópio Ferreira Lage e as edificações à margem esquerda do Rio Paraibuna, na região indicada como Botanágua. Outrossim, há algumas edificações numeradas na margem direita do rio, pertencentes à mesma região e indicadas pela relação nominal mencionada.

Figura 27 – Relação Nominal dos Proprietários da Rua Direita, lado direito

Indicação da Via

Do Largo de Riachuelo de Lamaçal
Rua Direita
Lado direito

Nome do Proprietário		Numeração das propriedades
João de Barros Lobo	51	
João de Barros Lobo	52	
João de Barros Lobo	53	
João de Barros Lobo	54	
João de Barros Lobo	55	
João de Barros Lobo	56	
João de Barros Lobo	57	
João de Barros Lobo	58	
João de Barros Lobo	59	
João de Barros Lobo	60	
João de Barros Lobo	61	
João de Barros Lobo	62	
João de Barros Lobo	63	
João de Barros Lobo	64	
João de Barros Lobo	65	
João de Barros Lobo	66	
João de Barros Lobo	67	
João de Barros Lobo	68	
João de Barros Lobo	69	
João de Barros Lobo	70	
João de Barros Lobo	71	
João de Barros Lobo	72	
João de Barros Lobo	73	
João de Barros Lobo	74	
João de Barros Lobo	75	
João de Barros Lobo	76	
João de Barros Lobo	77	
João de Barros Lobo	78	
João de Barros Lobo	79	
João de Barros Lobo	80	
João de Barros Lobo	81	
João de Barros Lobo	82	
João de Barros Lobo	83	
João de Barros Lobo	84	
João de Barros Lobo	85	
João de Barros Lobo	86	
João de Barros Lobo	87	
João de Barros Lobo	88	
João de Barros Lobo	89	
João de Barros Lobo	90	
João de Barros Lobo	91	
João de Barros Lobo	92	
João de Barros Lobo	93	
João de Barros Lobo	94	
João de Barros Lobo	95	
João de Barros Lobo	96	
João de Barros Lobo	97	
João de Barros Lobo	98	
João de Barros Lobo	99	
João de Barros Lobo	100	

Fonte: Arquivo Histórico de Juiz de Fora, série 53.

Segundo a relação nominal dos proprietários, estão numeradas 608 propriedades (Anexo A), todavia, observamos que algumas propriedades não foram numeradas, como é o caso da rua denominada do Capim e Morro de Santo Antônio, e uma propriedade ao final de um caminho que parte da Rua Direita, a localidade denominada Lamaçal, e também localizamos propriedades em que não houve identificação dos respectivos proprietários na relação nominal, mesmo com a numeração apontada na planta, problema reconhecido na Rua de Santa Rita, sendo possível contabilizar 633 propriedades representadas na planta (Tabela 1).

Tabela 1 – Número de Propriedades, por Logradouro ou Região

Logradouros / Região	Número de Propriedades (Relação Nominal)	Número de Propriedades (Planta)
Terra dos Herdeiros de Mariano Procópio até a Praça Riachuelo: Rua não denominada (Mariano Procópio), Rua da União, Rua da Glória, Rua da Gratidão, Rua Mariano Procópio, Caminho da Colônia D. Pedro 2º, Trecho da Estrada União e Indústria	56	56
Rua Direita	155	156
Rua do Imperador	30	30
Rua de São Sebastião	2	2
Rua da Liberdade	9	9
Rua da Imperatriz	59	59
Rua Halfeld	73	73
Rua de Santa Rita	32	39
Rua do Espírito Santo	27	27
Rua do Commercio	26	26
Rua do Conde d'Eu	19	12
Rua de São Matheus	37	37
Rua de Santo Antonio	10	10
Morro de Santo Antônio	16	29
Botanágua: Estrada para Estação do Retiro, Caminho para da Chácara, Trecho da Estrada União e Indústria, Rua não denominada (Ponte do Halfeld) e Via da Ponte do Otto	57	58
Rua do Capim	x	10
Total de Propriedades	608	633

Fonte: Relação Nominal dos Proprietários cujas casas se achão indicadas na Planta da Cidade de Juiz de Fóra - Arquivo Histórico de Juiz de Fora, série 53; Planta da Cidade de Juiz de Fora de 1883.

Dessa maneira, é possível realizar o exercício matemático de análise da densidade de propriedades por logradouro. Entendendo que cada via possui comprimentos diferentes, foi necessária a aplicação de um peso para ajustar o valor, evitando a premissa de que logradouros com maior número de propriedades apresentam maior densidade, ou com maior comprimento possa diminuir a densidade.

Para esse exercício analisamos a relação propriedade x comprimento em metros, de 13 vias: Rua Direita, Rua do Imperador, Rua de São Sebastião, Rua da Liberdade, Rua da Imperatriz, Rua Halfeld, Rua de Santa Rita, Rua do Espírito Santo, Rua do Commercio, Rua do Sapo, Rua de São Matheus, Rua de Santo Antonio e Rua

do Capim. O número de propriedades foi baseado na representação da planta e não na relação nominal (Tabela 1); o comprimento foi obtido pela ferramenta régua no *software ArcGIS*; e o peso de ajuste foi obtido pela seguinte equação: \sum (somatório) número de propriedades \div \sum (somatório) comprimento das vias = α (peso).

Logo, a densidade de propriedade por via é representada pela relação do número de propriedades (N_p) da via pelo comprimento da mesma (C_v), e multiplicado pelo peso: $(N_p \div C_v) \times \alpha$.

Como as propriedades da região das terras dos herdeiros de Mariano Procópio, bem como do Botanágua são apresentadas de forma agregada, os dados apresentados podem apresentar inconsistências ou tendências indesejadas, e por essa razão não apresentamos os dados para essas regiões (Tabela 2).

Tabela 2 – Densidade de propriedades por Vias

Vias	Números Total Propriedades (N_p)	Comprimento das Vias em metros (C_v)	N_p / C_v	$(N_p/C_v) \times \alpha$
Rua de Santa Rita	39	486,92024	0,082149	0,003165545
Rua da Imperatriz	59	822,32076	0,071748	0,002835649
Rua Halfeld	73	1075,723201	0,067861	0,002682033
Rua Direita	156	2409,590611	0,064741	0,002558722
Rua do Sapo	12	207,946421	0,057707	0,002280718
Rua do Espírito Santo	27	882,367982	0,030599	0,00120936
Rua de São Matheus	37	1214,727918	0,030459	0,001203828
Rua do Imperador	30	1026,450699	0,029227	0,001155114
Rua do Comercio	26	1115,88868	0,0233	0,000920861
Rua de Santo Antônio	10	780,45075	0,012813	0,000506403
Rua da Liberdade	9	735,19548	0,012242	0,000483817
Rua do Capim	10	907,490322	0,011019	0,000435512
Rua de São Sebastião	2	758,306067	0,002637	0,000105238
Total	$\Sigma = 491$	$\Sigma = 12423,37913$		
* Peso $\alpha = 0,039522258$				

Fonte: Planta da Cidade de Juiz de Fora de 1883.

Pela exposição da tabela anterior observamos que a via com maior densidade de propriedades é a Rua de Santa Rita. No entanto, em 1893, foi realizado o “Recenseamento da população de Juiz de Fóra residente no perímetro da Cidade”, que apresentou dados da população por rua, entre outras regiões. Regulamentado

pela Resolução Municipal nº 177, de 25 de maio de 1893, esta contagem apontou uma população total de 10.200 habitantes na cidade. Dessa maneira podemos refletir sobre a relação entre Número de Habitantes por rua, em 1893, (Nh) e o Número de Propriedades por rua, em 1883 (Np).

Entendendo que novas construções surgiram, novas vias foram abertas no período entre 1883-1893, o limite territorial se modificou, os números obtidos são hipotéticos, passíveis de ajustes em pesquisas futuras (Tabela 3).

Tabela 3 – Relação de Habitantes por propriedades (1883-1893)

Logradouros	Número de habitantes (1893) - Nh	Número de Propriedades (1883) - Np	Nh ÷ Np
Rua do Comércio (Rua do Comercio)	753	26	28,96153846
Rua de Santo Antônio	222	10	22,2
Ruas Marechal Deodoro e Fonseca Hermes e Largo da Estação (Rua do Imperador e do Sapo)	762	42	18,14285714
Rua do Espírito Santo	460	27	17,03703704
Morros de Santo Antônio e São Sebastião	513	31	16,5483871
Rua de Santa Rita	490	39	12,56410256
Ruas de São Matheus e Capim	549	47	11,68085106
Rua da Liberdade	104	9	11,55555556
Rua Halfeld	716	73	9,808219178
Rua Direita	1446	156	9,269230769
Rua XV de Novembro (Rua Imperatriz)	469	59	7,949152542
Rua de Antônio Dias e Progresso	99	Não possui propriedades em 1883	x
Largo do Riachuelo	302	Indefinido	x
Rua de São João Nepomuceno	135	Inexistente 1883	x
Rua Barão de Santa Helena	64	Inexistente 1883	x
Rua Barboza Lima	60	Inexistente 1883	x
Ruas Gratidão-Silva Jardim-M. Procópio-B. Mascarenhas-Escola- Glória-Artistas-Tapera e Fazenda da Divisa	2203	Indefinido	x
Fazenda Velha do Juiz de Fora-Avenida Garibaldi-Botanágua-Carlos Otto e Cemitério	853	Indefinido	x
Total	10200	304	

Fonte: Recenseamento da população de Juiz de Fóra residente no perímetro da Cidade (1893); Planta da Cidade de Juiz de Fora de 1883 - Arquivo Histórico de Juiz de Fora, série 111.

As ruas situadas na parte baixa da cidade figuram entre as com maior densidade de propriedade por via e apresentam elevados números na relação habitante por propriedade, sendo elas: Rua de Santa Rita, Rua do Sapo, Rua da Imperatriz, Rua do Espírito Santo e Rua Halfeld. Observa-se que, apesar da Rua Direita se apresentar como a principal via da cidade, não figura entre as mais densamente ocupadas, mas está no rol das vias com mais propriedades, ocupando o primeiro posto (Tabela 3).

A “Relação Nominal dos proprietários cujas casas se achão indicadas na Planta da Cidade de Juiz de Fóra” indica 608 propriedades numeradas, no entanto apenas 295 proprietários detém o controle sobre estas, sendo Bernardo José de Castro o maior proprietário com 11 propriedades, seguido de D. Rita Tostes com 10, Casa de Caridade e Jacob Becca com 9, Frederico Daebert, João Antônio da Costa e os Herdeiros do Barão de Bertioga com 8 (Anexo A).

6.2 A RUA DIREITA

Retomando à discussão sobre a Rua Direita, das 155 propriedades numeradas (Tabela 4), seis nomes (entre eles, instituições ou grupo de pessoas) detém aproximadamente 25% das propriedades, figurando a Casa de Caridade com 9 propriedades, seguido por D. Rita Tostes e os Herdeiros do Barão de Bertioga, ambos com 9, Anacleto José de Sampaio, Dr. Antero Lage Barbosa e Viúva do Cassiano com 5 propriedades cada (Tabela 4).

Tabela 4 – Maiores Proprietários da Rua Direita (Continua)

Proprietários da Rua Direita	Número de Propriedades
Casa de Caridade	9
D. Rita Tostes	8
Herdeiros do Barão de Bertioga	8
Anacleto José de Sampaio	5
Dr. Antero Lage Barbosa	5
Viuva do Cassiano	5
D. Antonia Horta Barbosa	4

Tabela 4 – Maiores Proprietários da Rua Direita (Continua)

Proprietários da Rua Direita	Número de Propriedades
Frederico Winter	4
Coronel Manoel Vidal Barbosa Lage	3
Dr. Marcelino de Assis Tostes	3
Francisco Ministerio	3
Jacob Abrão	3
Josué de Queiroz	3
Baronesa de Cataguases	2
Brandi C ^a .	2
Coronel João Vieira	2
D. Doroteia Halfeld	2
D. Maria Augusta Pinto	2
D. Maria de Assis	2
Dr. Candido Tostes	2
Frederico Hauk	2
Friths Cathout	2
Joaquim Coelho Dias	2
Major Francisco Halfeld	2
Manoel Ferreira Velloso	2
Viuva de Domingos Machado	2
D. Henriqueta Julia Braga	2
Adolpho Fassheber	1
Alvaro Antonio Alves	1
Antiga Casa da Camara	1
Antonio Francisco de Lemos	1
Antonio Joaquim Tinauco	1
Balbino de Magalhaes Gomes	1
Barão de Itatiaia	1
Barão de Santa Helena	1
Barão de Santa Mafalda	1
Capella dos Passos	1
Capitão Domingos Nery Ribeiro	1
Capitão Felississimo Pinto Monteiro	1
Capitão Francisco da Cunha Horta	1
Capitão Guilherme Justino Halfeld	1
Capitão José Caetano Horta	1
Capitão Manoel Francisco de Assis	1
Capitao Pedro Rodrigues Horta	1
Christiano Schubr	1
D. Balbina Rangel	1
D. Flavia de Andrade	1
D. Lucia Côrtes	1
D. Maria Nunes Lima	1
D. Maria Tostes	1

Tabela 4 – Maiores Proprietários da Rua Direita (Continua)

Proprietários da Rua Direita	Número de Propriedades
D. Maria Vendelina	1
D. Mariana Gonçalves	1
D. Theotonia Bretas	1
Domingos Teixeira	1
Dr. Christovão Rodrigues de Andrade	1
Dr. João Nogueira Penido	1
Dr. José Caetano Moraes Castro	1
Dr. Justino Ferreira Carneiro	1
Dr. Romualdo de Miranda Ribeiro	1
Dr. Semaes Correia	1
Escola Publica	1
Felix Schmit	1
Francisco de Paula Andrade	1
Francisco Eugenio de Resende	1
Francisco Furtado de Mendonça	1
Francisco Theodoro d' Araujo	1
Frederico Ministerio	1
Geraldo Augusto de Resende	1
Herdeiros do Jynac	1
Idem Publico	1
João Coelho Dias	1
João Ferreira Velloso	1
Joaquim Paulino de Sampaio	1
Joaquim Pinto	1
José Americano	1
José Antônio Alves	1
José Antonio de Mattos Lobo	1
José Felipe dos Reis	1
José Furtado de Mendonça	1
José Luiz Nogueira	1
Maçonaria	1
Major Agostinho	1
Major Bernardo Mariano Halfeld	1
Manoel Bibiano de Moura	1
Manoel Joaquim da Silva	1
Mercado	1
Oliveira & Baptista	1

Tabela 4 – Maiores Proprietários da Rua Direita (Conclusão)

Proprietários da Rua Direita	Número de Propriedades
Sabino Tavares	1
Tenente Coronel José Alves Barbosa	1
Vigário Thiago Mendes Ribeiro	1
Viúva de Manoel Candido de Brito	1

Fonte: Relação Nominal dos proprietários cujas casas se achão indicadas na Planta da Cidade de Juiz de Fora - Arquivo Histórico de Juiz de Fora, série 53.

“Muitos núcleos populacionais brasileiros surgiram ao redor de uma capela, marcando sua fundação por um cunho sacral” (AZZI, 2000, p.37). E a geografia de Juiz de Fora evidencia a presença de dois grupos na formação social da cidade, a família Tostes e José Antônio da Silva Pinto, o Barão da Bertioga, pessoas vinculadas à antiga tradição senhorial e católica, na qual destacamos a devoção familiar a Santo Antônio e ao Senhor dos Passos.

Retornando em 1812, entendemos o processo de ocupação e nucleação promovido pela devoção familiar, pois nesse ano o tenente Antônio Dias Tostes adquiriu a fazenda do Juiz de Fora (residência indicada na Planta da Cidade de Juiz de Fora de 1883 como pertencente à Felismino Correa, à margem esquerda do Rio Paraibuna) e a fazenda do Marmelo, cuja área compreende o território que viria a se tornar a cidade (LESSA, 1985, p.32). Em 1843 lavrou seu testamento, quando partilhou suas terras entre seus 12 filhos (Antônio, Marcelino, Manoel, Severino, Custodio, Mariano, Cassiano, Maria Antônia, Maria da Lapa, Gertrudes, Rita e Cândida), da primeira núpcia, com Anna Maria do Sacramento.

Há duas versões que apontam a presença de Silva Pinto em Juiz de Fora: a primeira indica que o futuro barão⁵⁸ havia adquirido, por volta de 1852, terras que o capitão Antônio Dias Tostes herdara da mãe, Anna Maria do Sacramento, e em meio às terras construiu uma capela destinada ao Senhor dos Passos. Entretanto, há outra narrativa que aponta que o Barão da Bertioga havia se instalado na região por volta de 1830, onde construiu a dita capela em um terreno doado para esse fim, e que logo “adquiriu diversos terrenos nas vizinhanças da capela, e construiu neles sua própria residência, e outras casas que serviam de moradia aos primeiros habitantes da vila” (TRAVASSOS, 1993, p.27).

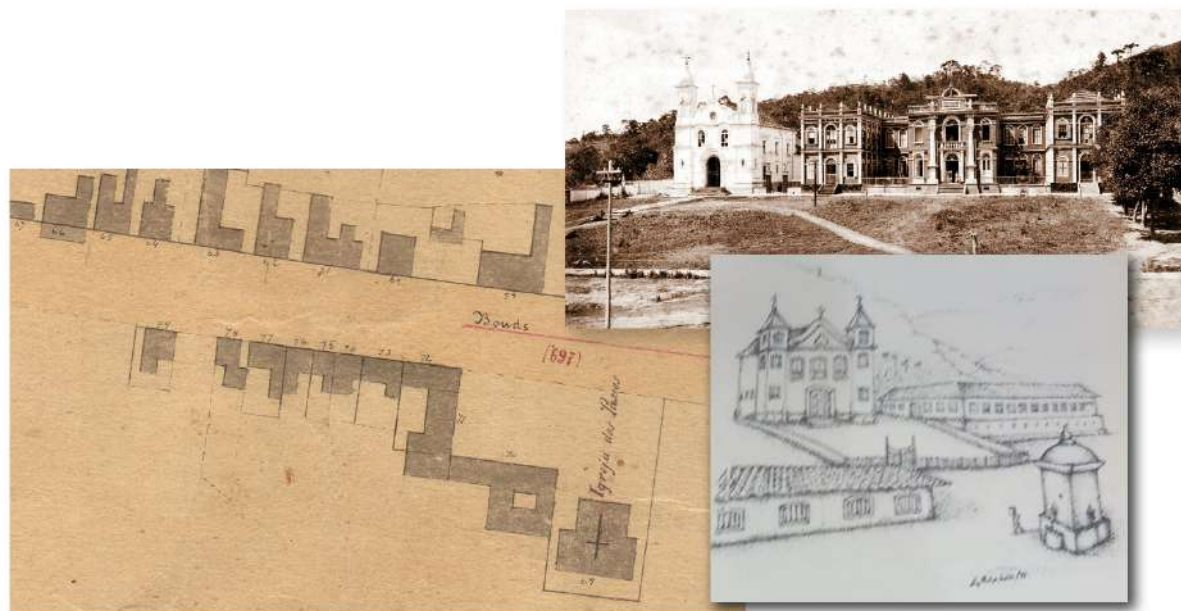
⁵⁸ Título de Barão de Bertioga criado por decreto imperial datado de 16 de maio de 1861.

A capela construída no alto da colina viera a se tornar o centro da vida social para os futuros moradores e para a classe senhorial, que acreditava se beneficiar da proteção de um santo de devoção familiar, região que mais tarde se denominou Alto dos Passos. Ignacio Gama apontou que na região da graciosa colina “tomou nossa urbe para seu caminho mais triunphante” (LAGE E ESTEVES, 1915, p.159), marcado pelas edificações mais elegantes e uteis, com “commercio, pequenas industrias, profissões liberaes, representação religiosa, tudo emfim que constitui um povoado” (LAGE E ESTEVES, 1915, p.159), “cujas casas alojaram juízes, advogados, escrivães, solicitadores, médicos, padres, pharmacia, negociantes, açougueiros ou talhos” (LAGE E ESTEVES, 1915, p.159).

A devoção de José Antônio da Silva Pinto e sua esposa, Maria José Miguelina de Barbosa, culminou no desejo de fundar junto à capela uma irmandade de Nosso Senhor dos Passos, que de fato foi criada em 6 de agosto de 1854. A Casa de Caridade foi erguida junto à capela, administrada pela Irmandade citada e, em 1859, já estava levantada e prestava seus serviços à vila.

Pela Figura 28 podemos extrair a opulência dos investimentos de Silva Pinto e sobrepor a representação destes na planta de Uchôa Cavalcanti, em 1883. Mas é importante apontar que o edifício ao lado da Igreja dos Passos, não corresponde ao prédio para o dado período de inauguração, sendo naquele momento, mais modesto, e ao compararmos com a reconstituição feita pelo Dr. Luiz Phelipe Andrés, em 1975, baseado no retrato de Silva Pinto, executado por Rocha Fragozo, em 1859 (pode ser encontrado no salão nobre da atual Santa Casa de Misericórdia em Juiz de Fora), a igreja apresenta verossimilhança, o que indica que houve poucas obras que alteraram sua arquitetura, no entanto é imprecisa a datação da fotografia.

Figura 28 – Comparativo entre a representação da Igreja dos Passos na Planta de 1883 e sua fotografia em outro momento histórico bem como sua apresentação artística de 1975



Fonte: Planta da Cidade de Juiz de Fora de 1883; <https://br.pinterest.com/pin/51650726954570632/>; Travassos (1993).

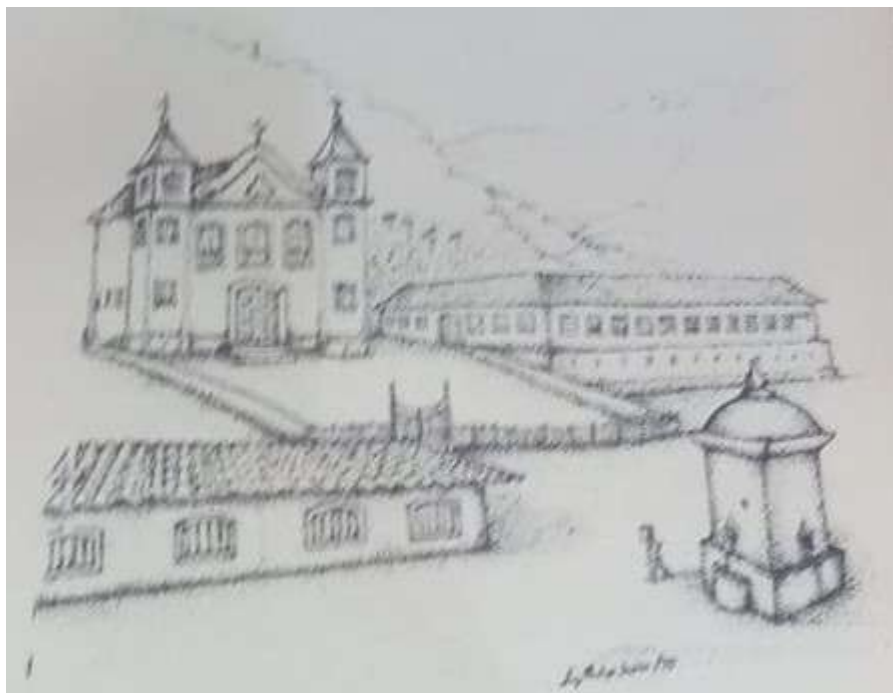
Embora aparente que a construção da capela e da Casa de Caridade tenha se fundamentado na devoção familiar ao Senhor dos Passos, vemos uma clara tentativa de Silva Pinto em valorizar suas terras. Ao retomar na descrição de Ignacio Gama, sobre as casas alojarem juizes, advogados, médicos, negociantes, também se pode aproximar do compromisso estabelecido da Irmandade dos Passos e quem poderia participar: “católicos de ambos os sexos, de condição livre e de reconhecida moralidade” (SILVA, 2020, p.45), ou seja, uma busca clara pela elite local.

Ao estabelecer uma nucleação “elitista”, atender esse público com infraestrutura urbana também era uma forma de valorização de suas terras. Em 1856, Silva Pinto ofereceu mais um serviço aos moradores da colina dos Passos, água potável, que pelas suas palavras “animado pelo desejo de fazer alguma coisa útil, pus mãos à obra” (TRAVASSOS, 1993, p.30) e, para alcançar o objetivo da obra, conseguiu a aquisição da água que corria no terreno que havia comprado de Antônio de Macedo Cruz (TRAVASSOS, 1993, p.30), sendo assim possível a inauguração de uma coluna hidráulica (Figura 29). Todavia, a coluna hidráulica não está representada na planta de 1883, e não se tem conhecimento da data precisa de sua extinção.

Após a inauguração da coluna, seu benfeitor apresentou contrapartidas à Câmara, indicando ser esta a responsável pela sua proteção, bem como a conservação do córrego que a alimenta. Por esta visão, entendemos que Silva Pinto não se preocupava com a coluna hidráulica em si, mas com a atração populacional para a região da qual era maior proprietário, deixando à custa do município qualquer deterioração do equipamento de infraestrutura (TRAVASSOS, 1993, p.31).

Silva Pinto, já em 1855, apresentava sinais de que o investimento em infraestrutura urbana seria a sua pauta de aplicação do capital agrário acumulado pela cafeicultura, e junto a Mariano Procópio e Henrique Halfeld fundaram a efêmera Sociedade Promotora dos Melhoramentos Materiais da Villa de Santo Antônio do Paraibuna⁵⁹, iniciativa que demonstra o modo como a elite local se preocupava com o destino em busca do progresso.

Figura 29 – Representação artística da Igreja dos Passos, construção primitiva da Casa de Caridade (Santa Casa) e a "coluna hidráulica"



Fonte: Travassos (1993).

Importante relatar que Silva Pinto era casado com Maria José Miquelina de Barbosa, que pertencia ao ramo familiar da família Armonde/Lage, a mesma de

⁵⁹ Não há registros de seus feitos e propostas.

Mariano Procópio. A “parentela” de Antônio Dias Tostes também se estendia aos Armonde, cuja primeira esposa também fazia parte. E mesmo com a rede de sociabilidades traçada, o núcleo formado por Antônio Dias Tostes apresentava diferenças significativas. Enquanto Silva Pinto investia na infraestrutura urbana para atrair moradores para as suas terras e conseqüentemente extrair a renda (aluguel), Dias Tostes estabeleceu vínculos com suas terras, principalmente baseado na herança e manutenção do poder de sua família.

Em contraponto à colina dos Passos, o Morro de Santo Antônio se destaca como a nucleação dos Tostes na cidade, e Henrique Halfeld tem papel significativo dentro dessa perspectiva. Com a abertura da Estrada do Paraibuna, a partir de 1836, o trecho que posteriormente seria denominado como Rua Direita, o engenheiro Halfeld proporcionou um novo ordenamento de ocupação da várzea da antiga fazenda do Juiz de Fora, à margem direita do Rio Paraibuna e, com seu casamento com a filha de Dias Tostes, Cândida Maria Carlota, lhe rendeu herança de uma das 12 faixas de terra. Ao ter adquirido outras terras de outros herdeiros (Gertrudes e Severino), entendemos que assim como Silva Pinto, Halfeld tinha interesses próprios com a ocupação, em vista disso, podemos extrair que diferente de seu sogro, o fato de Halfeld ser europeu, contribuiu para estabelecer, e nas suas próprias palavras, fundar, uma cidade (STEHLLING, 1979, p. 58).

À medida que o núcleo populacional de Silva Pinto se expandia em direção à várzea, nas terras dos Tostes surgiu a necessidade de ter uma capela de devoção, modo análogo que ocorreu no povoado do Alto dos Passos (AZZI, 2000, p.41). Então, em um documento datado de 29 de março de 1844, o presidente da Província de Minas Gerais concedeu a licença para a ereção da capela (AZZI, 2000, p.42). O projeto não foi levado avante de imediato, mas teve os primeiros passos dados pelo futuro barão de Juiz de Fora, José Ribeiro de Rezende. Assim como Silva Pinto, surgia o interesse da devoção da classe senhorial, e o próprio estimulava o povoamento, os fazendeiros que constituíram a comissão da capela, cujo padroeiro é Santo Antônio, desejaram repetir a experiência.

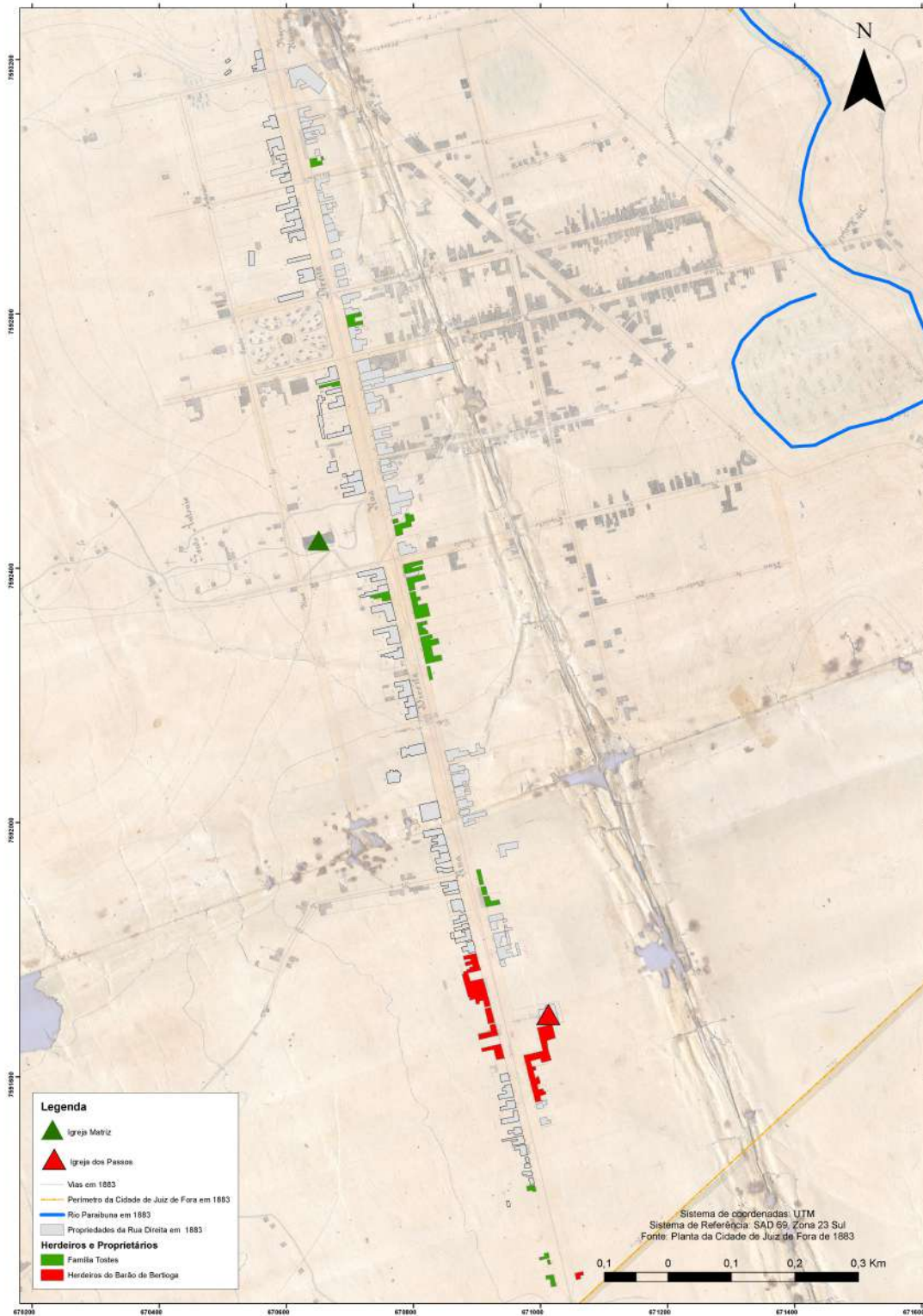
Então Manoel Dias Tostes e seu irmão, Antônio Dias Tostes, em 1848, decidiram doar parte das terras adjacentes ao edifício da capela, para aqueles que desejassem construir suas casas, e em contrapartida havia as seguintes condições: “que seja de boa aparência, coberta de telhas, que não sejam de capim; aqueles que mais contribuíram para a construção teriam prioridade para erguerem suas casas”

(LAGE E ESTEVES, 1915, p.53). Henrique Halfeld também foi participante desta lógica, e em 1872 foi iniciada as obras da igreja de São Sebastião, em um terreno doado pelo engenheiro germânico, parte da herança de sua esposa.

Observamos com clareza que a ocupação pela via aberta por Halfeld, a Rua Direita, teve seu embasamento na manutenção de poder entre a família Tostes e Silva Pinto, e a igreja teve papel fundamental para a materialização do controle do ordenamento ao longo da via.

Ao destacar os nomes dos proprietários ao longo da Rua Direita, em 1883, ainda observamos esta nucleação estabelecida desde o início do processo de ocupação da via, sendo 24 propriedades diretamente vinculadas à família Tostes (o que inclui herdeiros de Henrique Halfeld) e 17 propriedades de herança do Barão de Bertioga (soma-se a esta quantia as propriedades indicadas como pertencentes à Casa de Caridade) (Figura 30) (Tabela 5).

Figura 30 – Propriedades da Família Tostes e dos Herdeiros do Barão de Bertogã em relação às Igrejas de São Sebastião, Santo Antônio e Senhor dos Passos



Fonte: Planta da Cidade de Juiz de Fora de 1883; Relação Nominal dos proprietários cujas casas se achão indicadas na Planta da Cidade de Juiz de Fõra - Arquivo Histórico de Juiz de Fora, série 53.

Tabela 5 – Proprietários e número de propriedades em relação a família Tostes, Halfeld e os Herdeiros do Barão de Bertioga na Rua Direita

Família	Proprietários	Número de Propriedades
Tostes	D. Rita Tostes	8
Tostes	Viuva do Cassiano	5
Tostes	Dr. Marcelino de Assis Tostes	3
Halfeld	D. Doroteia Halfeld	2
Halfeld	Francisco Halfeld	2
Halfeld	Capitão Guilherme Justino Halfeld	1
Tostes	D. Maria Tostes	1
Tostes	Dr. Candido Tostes	1
Tostes/Halfeld	Major Bernardo Mariano Halfeld	1
Barão de Bertioga	Casa de Caridade	9
Barão de Bertioga	Herdeiros do Barão de Bertioga	8

Fonte: Relação Nominal dos proprietarios cujas casas se achão indicadas na Planta da Cidade de Juiz de Fóra - Arquivo Histórico de Juiz de Fora, série 53.

Os três primeiros nomes apresentados na Tabela 5 merecem certa atenção, nomes estes que estão ligados diretamente com a divisão de terras realizada por Antônio Dias Tostes, em 1843 (já abordado anteriormente), ou seja, 40 anos de manutenção de poder mediante a concentração de terras.

A concentração de propriedades por Rita Tostes não pode passar despercebido, mas para não confundir, devemos retornar aos 12 herdeiros de Antônio Dias Tostes, um deles, o filho homônimo. Diferente de seu pai, do seu casamento com Rita Tostes não houve herdeiros, e assim, em 1883, a instituiu, em testamento, como herdeira de suas terras e propriedades. Ainda em seu testamento aparece o nome Maria Thereza, cuja herança seria uma “morada de caza com tres alqueires”⁶⁰, no entanto não foi possível encontrar uma relação direta consanguínea com a família Tostes, e seu nome também não aparece como proprietária na Planta da Cidade de Juiz de Fora de 1883.

Outro fato intrigante é a “Viúva do Cassiano” (Umbelina Cândida Dutra de Moraes) possuir 5 propriedades. Identificada apenas como esposa de Cassiano Dias Tostes, um dos 12 herdeiros do tenente Antônio Dias Tostes, de cujo consórcio teve

⁶⁰ Testamento do capitão Antonio Dias Tostes. Livro 07 (1883-1889). Arquivo Histórico de Juiz de Fora.

dois filhos, Carlos Dias Tostes e Maria Cândida Tostes⁶¹. Maria Tostes é a única dos filhos a possuir propriedade na Rua Direita, e tal fato é levantado pela hipótese de que Cassiano não demonstrava interesse nas terras recebidas de herança de seu pai, pela presença de uma enorme lagoa, e as vendeu a David Jose da Silva.

A lagoa é significativa para o ordenamento territorial, denominada Lagoa da Gratidão, foi tratada, desde 1857, como um elemento limitador do território da sede do município:

As divisas da Cidade do Parahybuna serão: ao norte as dividas das terras do Commendador Henrique Guilherme Fernando Halfeld com as terras de David Jose da Silva no lugar onde actualmente existe uma lagôa [...].⁶²

Em 1860, o engenheiro Gustavo Luiz Guilherme Dodt elaborou a planta da cidade de Juiz de Fora, ainda chamada de Cidade do Paraibuna. No entanto, o paradeiro do material original é desconhecido, sendo possível acessar uma cópia realizada em 1967 por Antônio Carlos Cortes (Anexo B). Nesta versão não está identificada a lagoa, descrita no limite territorial mencionado na resolução acima, no entanto aparece detalhada na planta de 1883. Apesar da planta de Uchôa Cavalcanti representar a dita lagoa, ele não a identifica nominalmente, mas ao se sobrepor os limites territoriais, pode-se observar que a Lagoa da Gratidão é de fato um limitador territorial natural, ainda mais claro que em 1860 (Figura 31).

Em 1883, vemos uma expansão ao norte da lagoa, propiciada por Mariano Procópio Ferreira Lage com a construção da estrada União e Indústria, todavia, trataremos esse assunto quando adentrarmos sobre a ocupação na Rua do Imperador. Mas importante ressaltar que mesmo com a presença clara e materializada, a nucleação proporcionada pelos investimentos de Mariano, tanto na planta de 1860, quanto na de 1883, não estavam dentro do limite territorial da sede, descrito pelas resoluções da Província n. 936 de 7 de junho de 1858 e n. 2641 de 8 de janeiro de 1880.

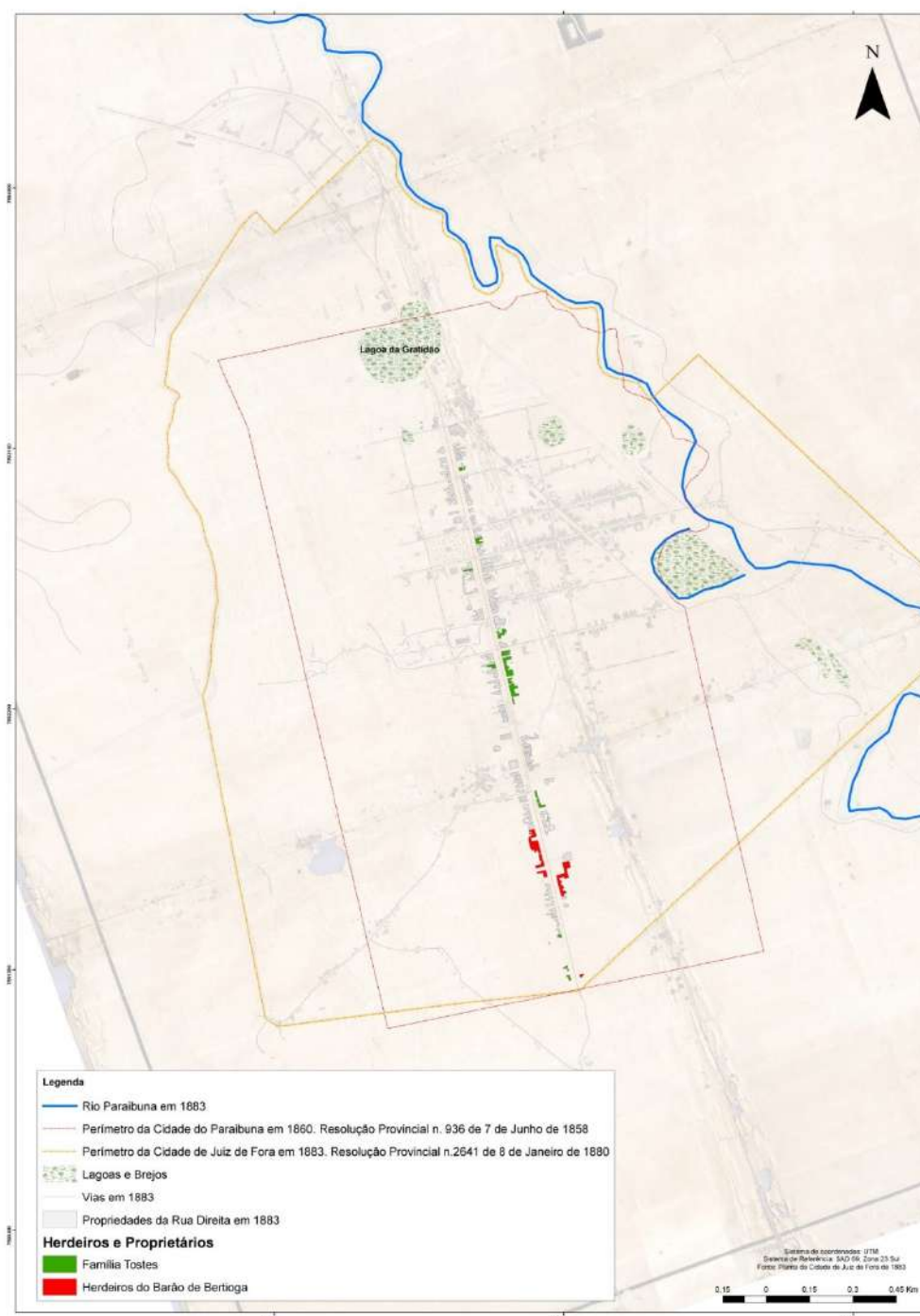
Com a presença da lagoa e a venda de Cassiano Dias Tostes de suas terras, não há propriedades vinculadas ao seu nome e aos seus herdeiros próximo à lagoa,

⁶¹ Ver em: <https://www.familysearch.org/tree/person/details/9VRZ-PFT>.

⁶² Arquivo Público Mineiro. Coleção Leis Mineiras (1835 – 1889). Resolução n. 936 de 7 de junho de 1858. Ouro Preto: Tipografia Provincial de Minas. Parte 1. Tomo 24. 1858. p.163 – 164.

e no caso, a propriedade mais próxima referente ao laço familiar Tostes é pertencente a Guilherme Justino Halfeld, filho de Henrique Halfeld, fruto de seu primeiro casamento com Doroteia Augusta Filipina.

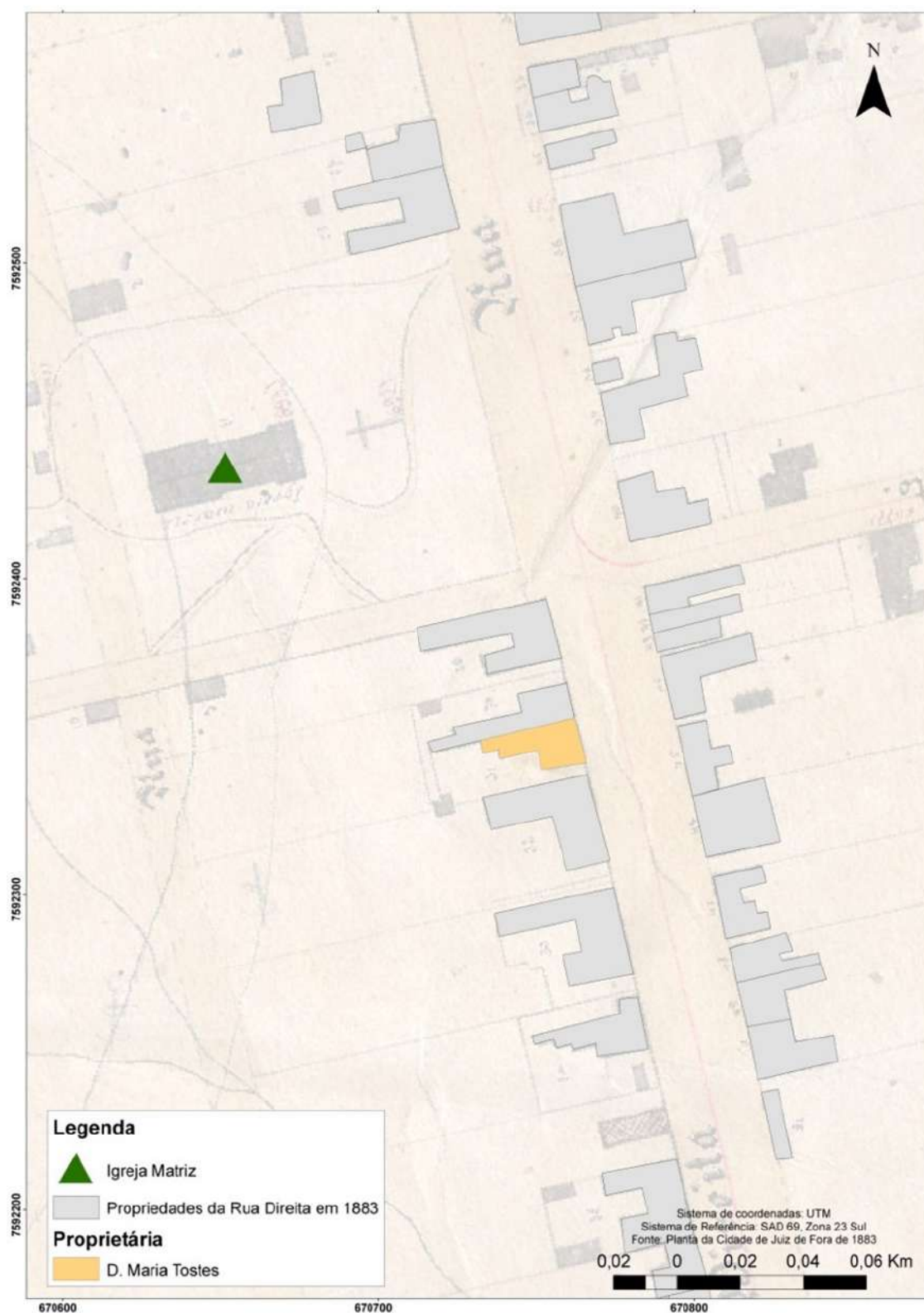
Figura 31 – Limites territoriais da sede municipal de 1860 e 1883 com a presença da Lagoa da Gratidão



Fonte: Planta da Cidade de Juiz de Fora de 1883; Cópia da Planta original de Dodt, realizada por Antônio Carlos Côrtes em 1967 - Arquivo Histórico de Juiz de Fora.

Marcelino de Assis Tostes (futuro Barão de São Marcelino), filho de Manoel Dias Tostes, possuía 3 propriedades, e sua mãe D. Maria Tostes (Maria Vendelina Ignez de Nazareth Tostes) possuía apenas uma propriedade. A localização destas propriedades também remonta ao início do processo de ocupação da via aberta por Halfeld. Lembramos que Manoel Dias Tostes e seu irmão doaram o terreno para a construção da capela destinada a Santo Antônio, e concederam terrenos para quem quisesse edificar casas ao redor do templo, e a lógica territorial da devoção familiar por Santo Antônio é que a classe senhorial também edificasse suas casas próximo ao centro religioso, e a localização da propriedade de D. Maria Tostes confirma esta hipótese (Figura 32).

Figura 32 – Propriedade de D. Maria Tostes em Relação à Igreja Matriz de Santo Antônio



Fonte: Planta da Cidade de Juiz de Fora de 1883; Relação Nominal dos proprietários cujas casas se achão indicadas na Planta da Cidade de Juiz de Fôra - Arquivo Histórico de Juiz de Fora, série 53.

Manoel Dias Tostes também era possuidor de terras próximo às terras de Silva Pinto, como podemos ver no registro de Halfeld, de 1844, o qual ilustrou a partilha feita entre os 12 herdeiros do tenente Antônio Dias Tostes (Anexo C). Então, Marcelino de Assis Tostes, ao herdar terrenos de seu pai, passa a deter propriedades ao sul da Rua Direita, como já foi dito, próximo ao núcleo estabelecido no Alto dos Passos.

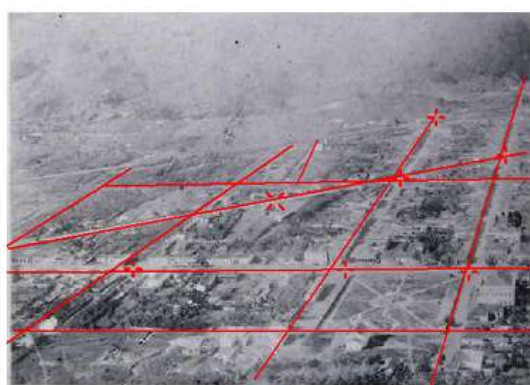
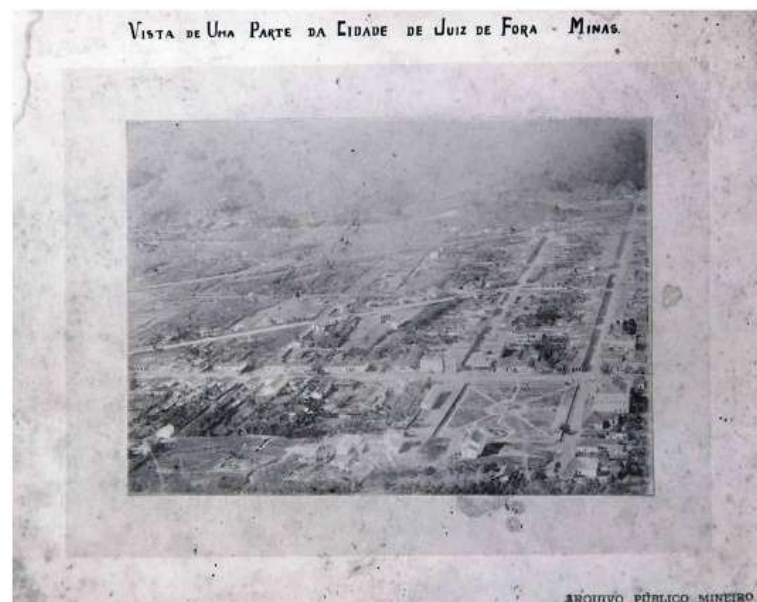
Ao adentrar sobre as propriedades indicadas como “Herdeiros do Barão de Bertioga”, podemos extrair de pronto uma informação – Silva Pinto e Maria José Miquelina em seus respectivos testamentos, lavrados em 4 de fevereiro de 1865 e 30 de janeiro de 1865, alegaram não possuir filhos, descendentes e nem ascendentes, instituindo como herdeiros universais seus sobrinhos netos, José Cesário Monteiro da Silva, Gervásio e Elias José Monteiro da Silva (TRAVASSOS, 1993, p. 47-70).

Mesmo após a morte do Barão de Bertioga, em 6 de maio de 1870, seu sobrinho Elias Antônio Monteiro da Silva, pai de seus herdeiros universais, assumiu o cargo de provedor perpétuo da Casa de Caridade vinculada à irmandade e da Igreja dos Passos (TRAVASSOS, 1993). Deixando um legado de manutenção do poder naquela região, pelos seus sobrinhos Elias e José, Joaquim Monteiro de Castro (futuro barão de Santa Helena), e seu sobrinho neto Gervásio, que chegou ao cargo de vereador suplente no período de 1881 a 1884.

O fato é que a Rua Direita, por essência de ocupação, pertence à camada mais abastada da cidade, seja pela opulência do culto religioso e sua materialização, no caso as igrejas, seja pelas propriedades pertencerem, em sua maioria, às famílias senhoriais tradicionais que ‘construíram’ a cidade. Se revelando até na arquitetura, na qual observamos um maior número de sobrados, ou seja, edificações com dois andares, direcionando mais uma vez para uma marca elitista da ocupação da via (Figura 33), sendo também possível identificar uma loja maçônica (Fidelidade Mineira, fundada em 12 de março de 1870).

Sendo a via que possui mais propriedades (Tabela 1), apresentava além da clara manifestação religiosa, infraestrutura urbana (linha de bonds, escola e “hospital”) e equipamentos de lazer (Paço Municipal). No entanto, vemos uma via confinada por dois aspectos naturais: ao norte, a Lagoa da Gratidão, e ao sul, pelo curso d’água vindo de uma região denominada Lamaçal, córrego que Silva Pinto utilizou para abastecer a já descrita coluna hidráulica, sendo estes os limitadores do território da cidade nos referidos pontos cardeais.

Figura 33 – Vista parcial da cidade de Juiz de Fora em 1880 em relação a planta da cidade de 1883



Fonte: Arquivo Público Mineiro, coleção Nelson Coelho Senna, notação NCS-087; Planta da Cidade de Juiz de Fora de 1883.

Notamos que a água era o limitador da via e sua problemática, pois era cruzada transversalmente por 4 córregos: um, cuja foz era na Lagoa da Gratidão; dois, cujas fozes eram no Rio Paraibuna, sendo um deles o mais “problemático” devido a

recorrentes inundações, denominado de Córrego Independência, e por último o córrego que provinha da região denominada Lamaçal e desaguava no Independência, comumente denominado de Lamaçal (Figura 34). De forma geral, a água fazia parte da paisagem da cidade, e superá-la também era sinônimo do progresso e da qualidade de vida, pois é uma cidade que carrega a reminiscência de uma epidemia de cólera morbus em 1855 (Oliveira, 1966, p. 30).

Em 1 de março de 1883 há uma discussão na Câmara Municipal relativa ao saneamento da cidade e representada por Uchôa Cavalcanti, que:

Do saneamento da Cidade do Juiz de Fôra prendem-se as seguintes medidas: 1º o abastecimento de agua potavel abundante; 2º Esgotos; 3º Dissecamento de pantanos ou drenagem dos terrenos onde está edificada a Cidade; 4º inundações; 5º irrigação e limpeza das ruas e praças; 6º Arborização e recalçamento das mesmas ruas e praças; 7º Conservação das matas nas propriedades da Cidade; 8º Reforma de posturas no que se prende a hygiene publica.⁶³

Fato é que a municipalidade não dispunha de recursos para realizar as devidas obras, ou “atacar todas estas obras”⁶⁴, e então como forma de captação de recurso, houve a proposta de criação de novos impostos, sendo um deles “sobre os terrenos pantanosos dentro da área da Cidade, calculando a taxa sobre a superfície d’esses pântanos”⁶⁵. A proposta da criação do novo imposto reforça o desejo de sanar o problema das áreas pantanosas na Cidade, em vista da preocupação das medidas de saneamento. No entanto, a municipalidade repassa o problema da falta de verba para o morador, ou seja, áreas pantanosas consideradas anteriormente imprestáveis, como a Lagoa da Gratidão, tornaram-se objeto de disputa, justamente para não ter que pagar a referida taxa.

Se refletirmos sobre a disposição dos pântanos, em sua maioria estavam próximos ao Rio Paraibuna, exceto a Lagoa da Gratidão (Figura 34), e dessa forma a taxação força a concentração das edificações no triângulo formado entre as ruas Direita, do Imperador e do Espírito Santo, elevando o preço do metro quadrado dessa região e “empurrando” as camadas mais vulneráveis para as vias mais próximas do

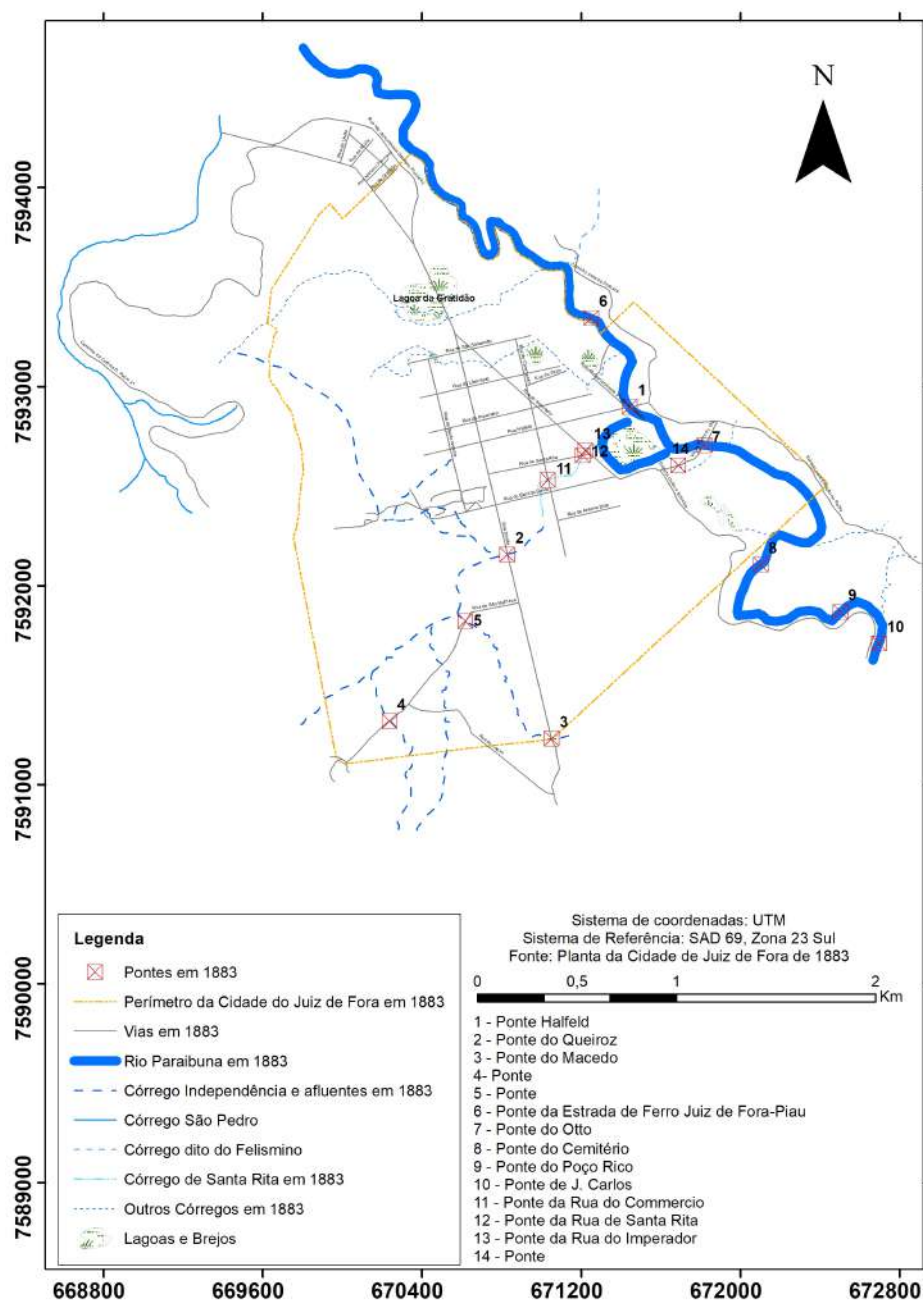
⁶³ Atas da Câmara Municipal de Juiz de Fora, Sessão Ordinária de 1 de março de 1883.

⁶⁴ Atas da Câmara Municipal de Juiz de Fora, Sessão Ordinária de 1 de março de 1883.

⁶⁵ Atas da Câmara Municipal de Juiz de Fora, Sessão Ordinária de 14 de março de 1883.

rio, conseqüentemente, para a região mais brejosa. O que explica de fato a Rua de Santa Rita ter a maior densidade de propriedades em 1883, justamente por estar inserida no referido triângulo viário citado acima, e a Rua Direita, que apesar de ter sido a primeira via a ser ocupada, figura na quarta posição de densidade de propriedades (Tabela 2), reservada para os herdeiros das famílias tradicionais e abastadas da cidade, por estar afastada de tais regiões brejosas.

Figura 34 – Lagoas, Brejos, Córregos e Pontes em Juiz de Fora no ano de 1883



Fonte: Planta da Cidade de Juiz de Fora de 1883.

O “confinamento” na década de 80 dos oitocentos, das edificações no perímetro urbano, principalmente no triângulo viário citado anteriormente, abre a discussão para a mobilidade da população ali concentrada, na qual a Rua Direita agia como articuladora e estruturante da próspera cidade, e dessa forma, em 15 de janeiro de 1881, é inaugurado o serviço de bondes movidos à tração animal na cidade.

6.3 TERRENOS DA UNIÃO E INDÚSTRIA – MARIANO PROCÓPIO FERREIRA LAGE– RUA DO IMPERADOR

A discussão desse tópico é indissociável da Companhia União e Indústria e da estrada homônima, que em seu trecho dentro dos limites da Cidade de Juiz de Fora recebera o nome de Rua do Imperador. Em primeiro momento, atento para o traçado dessa rua, como ela está representada na planta da Cidade de Juiz de Fora de 1883, e como retrata o processo de ocupação da mesma, fora e dentro dos limites da cidade.

Há discussões importantes e que devem ser remontadas para de fato analisar a Rua do Imperador, e nesse ponto devemos nos atentar ao processo de concessão à Mariano Procópio Ferreira Lage para a construção da Estrada União e Indústria, que segundo Giroletti (1988, p.34) “revolucionou o sistema de transporte em Minas Gerais e abria horizontes promissores à produção, ao comércio, à indústria e ao desenvolvimento de Juiz de Fora”. Pelas próprias palavras de Mariano Procópio, no relatório aos acionistas da Cia. União e Indústria para o ano de 1855, a construção da estrada foi objeto de sérios estudos, deixando de passar pela rua principal da Vila (que viria a ser a Rua Direita), para obter a declividade que convinha, passando ao lado da dita vila.

Pouco se fala, mas por contrato, a Companhia União e Indústria foi também encarregada da manutenção e reparação da Estrada do Paraibuna, cujo trecho, já citado, era a “rua principal da vila”. Qual seria o motivo para Mariano Procópio ter feito um novo traçado, haja visto que já haveria despesas para a manutenção de um trecho já posto e funcional, seria realmente a declividade desejada o real motivo?

De certo, margear o Rio Paraibuna atenderia ao desejo técnico, no entanto há de se observar que segundo Oliveira (1958, p.58), havia se enraizado o “bairrismo” entre o núcleo estabelecido pela construção da Estrada do Paraibuna por Halfeld, já então sede do Município, e o núcleo estabelecido às margens das oficinas da Companhia União e Indústria, idealizada e realizada por Mariano Procópio. Segundo

Oliveira (1958, p. 58) esta disputa, Mariano e Halfeld, Villagem e Santo Antônio do Paraibuna (posteriormente Cidade do Paraibuna), chegou à Plenária Provincial pelo Deputado Marcelino de Assis Tostes, na sessão de 17 de junho de 1864, quando reclamou do desvio da estrada, como um “capricho” de Mariano Procópio contra a Cidade. Cabe ressaltar que a nucleação de Mariano Procópio nunca obteve hegemonia e não chegou a ser Distrito, nem Freguesia (OLIVEIRA, 1958, p.58).

Leite (2008, p.49) aponta outra perspectiva para o desvio da estrada, destacando que Mariano Procópio imaginaria que seu leito poderia ser aproveitado para uma futura estrada de ferro. Então, quando Mariano Procópio recebeu a concessão para a construção da estrada, por meio do Decreto Imperial nº 1.031 de 7 de agosto de 1852, incumbiu aos engenheiros franceses Jean Julien Vigouroux e Théodore Flajolot a tarefa de pesquisar a rota proposta para a estrada. Como já foi amplamente abordado no capítulo anterior, a ferrovia era o grande interesse político do império, que levaria a nação à modernidade. Os engenheiros franceses também apreciavam a ferrovia e entendiam-na como um “maravilhoso instrumento da civilização moderna”, mas também entendiam que a estrada macadamizada era a melhor opção para a região, baseados principalmente em razões econômicas, apontando que a capacidade agrícola era insuficiente para sustentar uma ferrovia.

Devemos levar a efeito a boa relação entre Mariano Procópio e Dom Pedro II para nos questionar sobre a insistência de Mariano com a rodovia. Sua relação com o Imperador possibilitaria informações privilegiadas acerca das intenções do império com a ferrovia, não obstante no mesmo ano do decreto que concedeu ao amigo e empreendedor Mariano o direito de construir e manter às próprias custas a construção da estrada macadamizada, 1852, o governo imperial se mostrou disposto a empreender efetivamente o estabelecimento de estradas de ferro no Brasil, com o Decreto Imperial nº 641 de 26 de junho de 1852, que autorizou o governo a conceder a uma ou mais companhias a construção total ou parcial de uma estrada de ferro partindo do município da Corte e terminando em pontos das províncias de Minas Gerais e São Paulo e que mais forem convenientes.

A relação entre Mariano Procópio e o Imperador é ainda mais evidenciada com a inauguração da Estrada União e Indústria em 23 de junho de 1861, contando com a presença de sua majestade. Mesmo sendo a estrada uma louvável iniciativa, justificada pelo contexto econômico do momento, Mariano esbarrara em duas

problemáticas: certamente os custos além do planejado para a construção e a iminente chegada da ferrovia, sobretudo a Estrada de Ferro D. Pedro II.

Era inevitável que a ferrovia acompanhasse a Estrada União Indústria em termos de trajeto e a engolisse em termos logísticos. A estrada macadamizada nasceu com os propósitos de facilitar a comunicação e escoamento da produção cafeeira da região da Mata Mineira ao porto da Corte, a ferrovia também partia dos mesmos princípios, no entanto a capacidade de carga é superior ao arcaico modelo de tração animal proposto pelo Sr. Morritt (chefe do serviço de carros da Companhia União e Indústria).

O naturalista Luís Agassiz, em sua passagem por Juiz de Fora, havia notado a decadência da União e Indústria justamente pelos altos custos de construção e o avanço da ferrovia D. Pedro II.

“Não escapou, entretanto, aos contratempos que acompanham todos aqueles cujas idéias estão em avanço sobre a rotina de seus contemporâneos. O descontentamento provém, sem a menor dúvida, do fato de que a estrada não deu tão grande renda como se esperava; os progressos da estrada de ferro D. Pedro II, que dela se aproxima cada vez mais, comprometeu-lhe o sucesso” (Agassiz e Agassiz, 2000, p.83).

Percebendo o prejuízo que causara a Mariano com a expansão da ferrovia, D. Pedro II, convidou-o para presidir a Estrada de Ferro D. Pedro II, cargo este que ocupou até sua morte em 14 de fevereiro de 1872 (VASQUEZ, 1998, p.24). No entanto, há de se observar esforços de Mariano para evitar a extinção da Companhia União e Indústria. No relatório direcionado aos acionistas, do ano de 1869, o diretor da companhia foi franco ao apresentar que o entroncamento da Estrada de Ferro D. Pedro II iria afetar diretamente a empresa, causando graves prejuízos, todavia, estabeleceu com o governo imperial um contrato que garantiria que a União e Indústria auxiliaria a estrada de ferro, executando a construção de ramais, conservando as estradas construídas, fazendo o que a linha férrea não pode fazer: “hir buscar á casa do lavrador o producto de sua industria, e levar-lhe os objetos necessários a seu consumo” (RELATÓRIO, 1869, p.3-4).

Faz-se necessário realçar, ao lado da histórica rodovia, uma “gama de obras paralelas que integraram o notável trabalho desenvolvido pela Companhia União e Indústria, destacando a instalação da colônia de imigrantes” (BASTOS, 1991, p. 68).

Atendendo à 22ª condição do Decreto Imperial nº1031 de 7 de agosto de 1852, Mariano realizou engajamentos de diversos artífices, ferreiros e pedreiros da região de Hamburgo.

A previsão de acordo com o contrato firmado com a Repartição Geral das Terras Públicas era que a “Companhia União e Indústria obriga-se a importar quatrocentas famílias em tres anos a contar do 1.º de julho proximo futuro” (RELATÓRIO, 1857, p.17), sendo que no primeiro ano, a partir de 1º de julho de 1857, deveriam ser estabelecidas as cem primeiras famílias, cerca de 500 pessoas.

A Companhia União e Indústria, por meio do agenciador Félix Schmidt, assinou 286 contratos no ano de 1858, somando-se cada contratado à sua família tem-se o total de 1173 colonos germânicos, sendo que mais tarde, outros vinte imigrantes germânicos contratados chegaram para trabalhar na Companhia (COUTO, 2018, p.27).

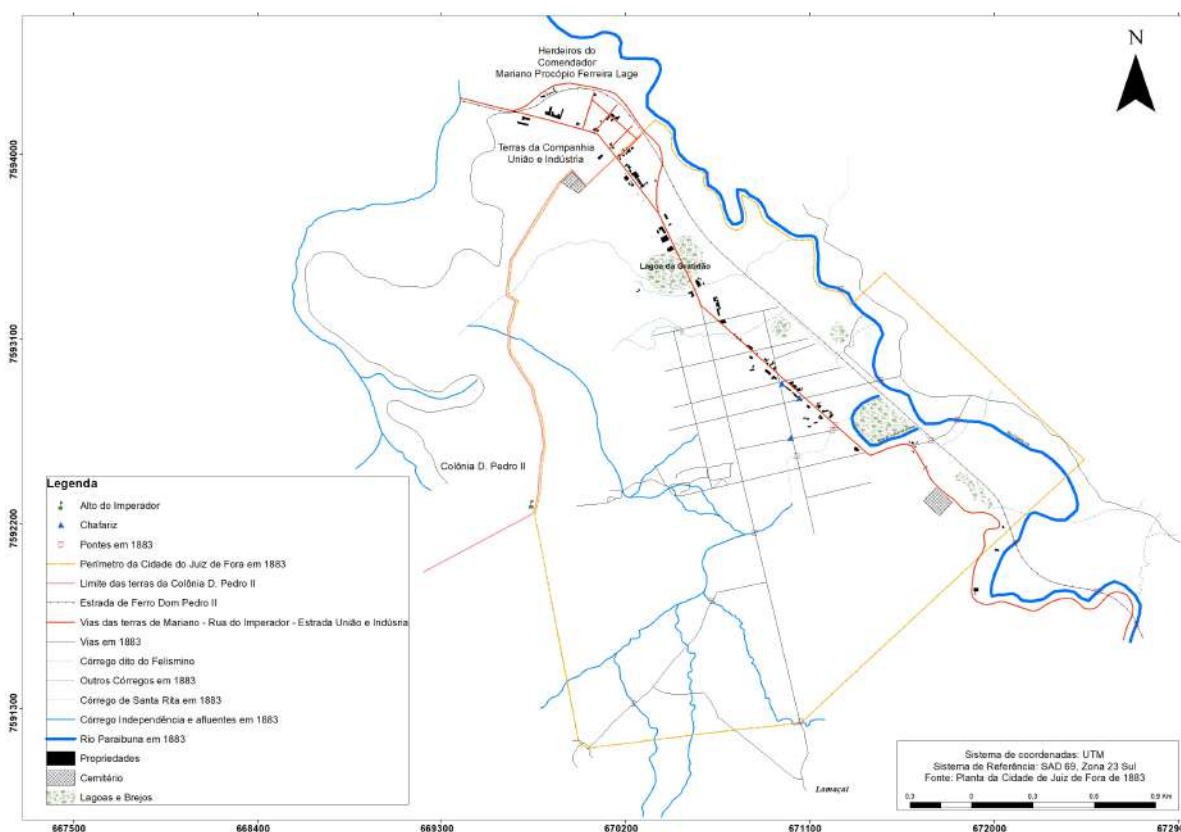
De acordo com Bastos (1991, p.69) os colonos estavam divididos em duas grandes categorias: lavoura e a serviço da estrada propriamente dita. A colônia havia recebido o nome de Colônia Pedro II, que assim como os colonos, também havia sido dividida em duas subcategorias: a colônia agrícola, denominada de Colônia de São Pedro, localizada “atrás” do Alto do Imperador, e a colônia de prestação de serviços, que recebeu inicialmente o nome de Villagem e, posteriormente, Mariano Procópio. Em meio as essas duas localidades, surgiu por necessidade logística, encurtar distâncias, uma efervescente área populacional, conhecida sob a designação de “Borboleta”.

O complexo erguido por Mariano Procópio aponta para um novo ordenamento territorial, assim como havia acontecido com a estrada do Halfeld, a União e Indústria apresenta novas possibilidades para a cidade, o pensamento em comum era a construção de uma estrada, porém Mariano trouxe novos elementos, sociais e culturais, a partir da instalação da colônia e os imigrantes, principalmente germânicos. Há de se notar que a configuração territorial não mudou ou sofreu alterações significantes entre 1856 e 1883.

Cabe lembrar que em 1856, ano que de fato as obras da construção da estrada foram iniciadas, a Vila de Santo Antônio do Paraibuna havia sido elevada à categoria de cidade, recebendo o nome de Cidade do Paraibuna, e posteriormente, em 1865 pela Lei Provincial nº 1262 de 19 de dezembro, recebeu o nome de Cidade do Juiz de Fora. Contudo, não houve a inserção das colônias, das terras de Mariano Procópio ao

território da cidade, como pode ser visto em 1883, na planta elaborada por Uchôa Cavalcanti. Apenas parte da Estrada União e Indústria estava no contexto do perímetro urbano da Cidade, trecho nomeado de Rua do Imperador (Figura 35).

Figura 35 – Mariano Procópio, Rua do Imperador e a Estrada União e Indústria



Fonte: Planta da Cidade de Juiz de Fora de 1883.

Podemos notar na planta de 1883 três claros momentos no que se refere à União e Indústria, consequentemente a Mariano Procópio. Uma seção delimitada pelo “Perímetro da Cidade do Juiz de Fora”, que em certo momento se confunde com o “Limite das terras da Colônia D. Pedro II”, entendido também como Terras da Companhia União e Indústria; a Rua do Imperador, seccionada pela presença de dois corpos hídricos, a Lagoa da Gratidão ao norte e um meandro abandonado do Rio Paraíba ao sul; e a continuidade da Estrada, após o meandro abandonado.

Ao cruzarmos os dados da Relação Nominal dos proprietários cujas casas se achão indicadas na Planta da Cidade de Juiz de Fora (Figura 7), da Planta da Cidade de Juiz de Fora (Figura 21) e a vetorização dos elementos do trecho abordado (Figura 35), em termos de ocupação, podemos destacar que o trecho compreende 103

propriedades, sendo a primeira seção com 59 propriedades, a segunda com 30 e a terceira com 14. O número de propriedades da segunda seção, a Rua do Imperador, já havíamos apresentado na tabela 2, ocupando a 8ª colocação entre as vias de maior densidade de propriedades por via (Tabela 2).

A baixa densidade de propriedades na Rua do Imperador pode-se dar por duas hipóteses: Mariano Procópio não se interessava diretamente com a ocupação às margens da estrada, uma vez que o objetivo era claro, arrecadação através da cobrança de pedágios no transporte do café. Blasenheim (1994, p.352) aponta que em 1868, a União e Indústria havia faturado mais de 1300 contos de réis em fretes, sendo 70% em taxas cobradas nas exportações de café. A municipalização do trecho da União e Indústria, no caso a Rua do Imperador, carregou consigo o entendimento à não manutenção do entorno para servir o mercado imobiliário, atendendo apenas às cláusulas de contrato, a manutenção e conservação estritamente da estrada.

A segunda hipótese está relacionada às condições dos terrenos. Moratori (2017, p. 62) argumenta que uma portaria da Câmara Municipal, de 27 de julho de 1871, que manda que se examine a área de várzea que fica “abaixo dessa cidade, isto é, entre a Rua do Imperador e o Rio Parahybuna, ficando por [esta, mas] enorme convencido da necessidade que se há de esgotar-se as águas estagnadas que existe na’quella vargem”.

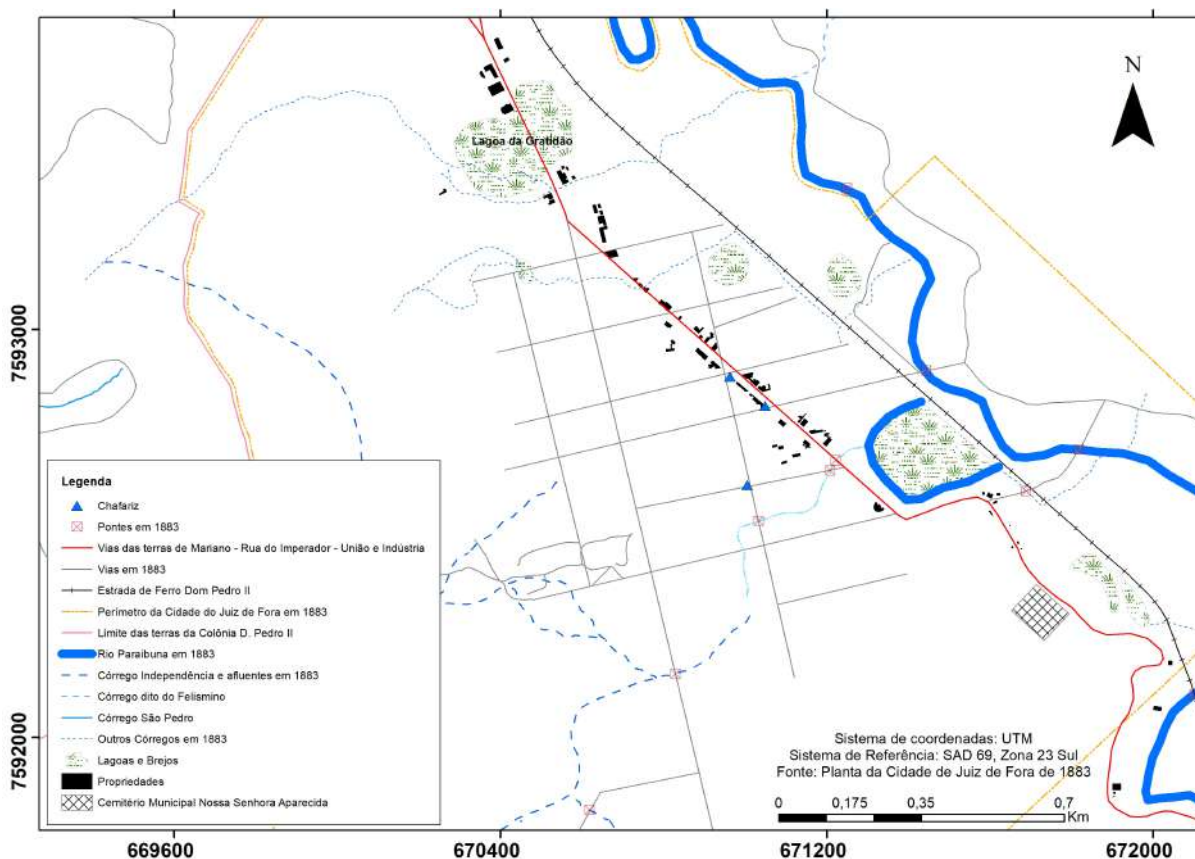
De fato, a Rua do Imperador está suscetível a inúmeros problemas relacionados aos corpos hídricos. Ao Norte, a Lagoa da Gratidão, mais ao sul um brejo oriundo de um meandro abandonado do Rio Paraibuna, ao leste o próprio rio, este cujas inundações eram recorrentes são entraves para a administração municipal, causando prejuízos tanto aos moradores, quanto para a Estrada União e Indústria. Em 1882, O Pharol noticiou essa problemática:

Este rio transformou-se em uma extensa lagoa, tal é a quantidade d’água que tem transbordado do seu leito. Ante ontem de noite não se distinguiram mais do que as pontas dos pequenos arbustos espalhados no terreno pantanoso além da ponte da estrada União, perto do hotel das Nações. O pontilhão próximo estava coberto, porque o riacho que atravessa no fim da rua de Santa Rita tomou a largura do Rio Paraibuna no seu estado normal. As águas precipitavam-se com uma rapidez prodigosa e fragor medonho de encontro à ponte de pedra, cobrindo o arco completamente [...] A última casa próxima ao pontilhão da rua de Santa Rita está inundada

cerca de meio metro, e quintais submergidos. A rua da Liberdade está razeira d'água e as casas inundadas.⁶⁶

Além de confinada entre duas regiões brejosas, a via era cortada transversalmente por dois cursos d'água, um deles o Córrego de Santa Rita, em cujo ponto congruente havia uma ponte, assim como a reportagem supracitada (Figura 36).

Figura 36 – Córregos, lagoas, brejos ao longo do trecho da União e Indústria (Mariano Procópio, Rua do Imperador e a Estrada União e Indústria)



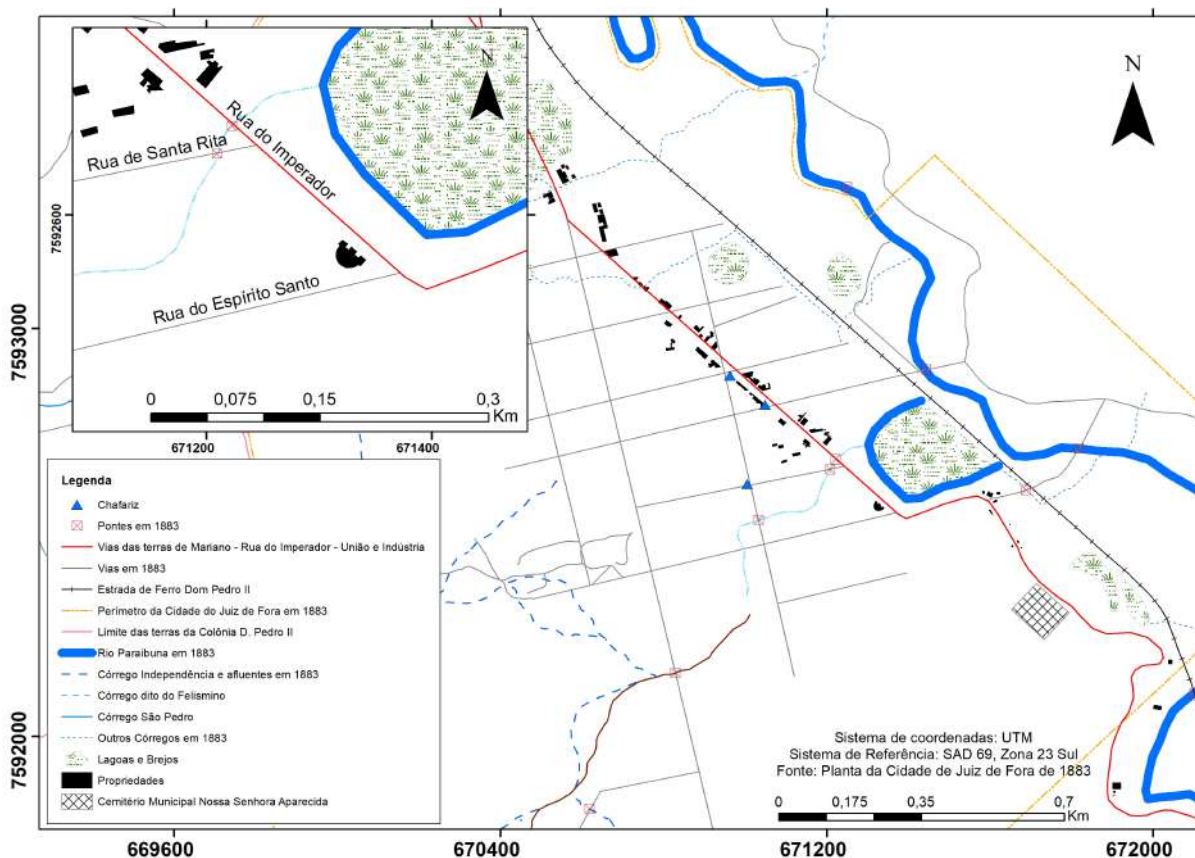
Fonte: Planta da Cidade de Juiz de Fora de 1883.

Outro ponto que podemos destacar sobre o desinteresse no processo de ocupação da Rua do Imperador, está relacionado ao fato que foi discutido em sessão ordinária de 13 de outubro de 1881, sobre a construção da nova Cadeia Pública. Os vereadores colocaram em pauta três terrenos possíveis para as obras: um na esquina da Rua do Comercio com a Rua do Imperador; outro situado na Rua do Imperador, próximo ao Largo do Riachuelo e por fim, um terreno localizado na esquina da Rua do

⁶⁶ O Pharol, Juiz de Fora, 28/01/1882, p.2.

Espírito Santo com a Rua do Imperador. De pronto a revisão acerca do terreno próximo ao Largo do Riachuelo foi descartada pelo vereador Dr. João Penido Nogueira, mediante as condições insalubres do terreno e o possível encarecimento das obras, diante da proximidade com a Lagoa da Gratidão e a instabilidade do solo, assim, o terreno escolhido foi da esquina da Rua do Espírito Santo com a Rua do Imperador (Figura 37).

Figura 37 – Localização da Cadeia Pública



Fonte: Planta da Cidade de Juiz de Fora de 1883.

Tais elementos apresentados, possibilita a discussão dos nexos existentes entre o setor de serviços de consumo coletivo, na esfera pública e privada. Coube à iniciativa privada o controle dos serviços teoricamente mais rentáveis, ligados aos meios de comunicação, transporte, iluminação, visando uma população com padrão específico de renda (MIRANDA, 1990, p.150). Em contrapartida, os serviços sob responsabilidade da iniciativa pública foram justamente aqueles ligados à infraestrutura urbana, com baixo ou quase nenhum grau de rentabilidade para os cofres públicos, como água, esgotos e calçamentos (MIRANDA, 1990, p.150).

Por mais que houvesse um breve interesse da iniciativa privada em obras de infraestrutura urbana, exemplificada pela criação da efêmera Sociedade Promotora de Melhoramentos, por iniciativa de Mariano Procópio, os serviços públicos pleiteados por essa sociedade eram caracterizados pela localização das demandas privadas das elites urbanas. Miranda (1990, p.151) ainda aponta uma origem histórica sobre a oferta de serviços públicos, sendo ineficaz, marcado pela precariedade, escassez e localização privilegiada, concentrados principalmente na área central.

Mas há de se estranhar que mesmo com pouco interesse em investir na Rua do Imperador, dos 3 chafarizes levantados por Uchôa Cavalcanti, 2 estivessem às margens desta via, localizados estrategicamente na área com maior densidade de propriedades da cidade, alcançando as ruas de Santa Rita, da Imperatriz, Halfeld, Direita, do Commercio e do Imperador (Tabela 2 e Figura 38).

Figura 38 – Serviços de consumo coletivo em 1883



Fonte: Planta da Cidade de Juiz de Fora de 1883.

Carrara (2020, p.70) descreve que o abastecimento de água oferecido pela municipalidade nos anos 90 dos oitocentos, era insuficiente em quantidade, e que grande parte da população se valia do consumo da água subterrânea, retirada dos

numerosos poços existentes pela cidade, ou da água fornecida pelos chafarizes públicos que existiam. O relatório da Comissão d'Estudo das Localidades, de 1893, apontava que a cidade contava com 28 chafarizes (MINAS GERAIS, 1893), o estudo feito por Miranda (1990) indicava 11 chafarizes na década de 1880, enquanto a planta elaborada por Uchôa apresenta apenas 3 (Figura 38). A discrepância do número de chafarizes em relação ao que apresenta a planta de 1883, reforça ainda mais a teoria da “concepção pública inacessível ao público e uma concepção de poder público marcada por um *laissez-faire* ortodoxo e aristocrático, no caso um poder público fortemente ligado a laços privados” (MIRANDA, 1990, p.151).

De certo a discussão deve retomar a outro ponto já mencionado, às terras de Mariano Procópio, além dos limites da cidade, marcada também pelo interesse privado, visto a Companhia União e Indústria, a colônia de imigrantes, e seu legado mesmo após a morte de seu diretor e idealizador, em 1872. Doravante, podemos tomar como base dois elementos para ampliar a discussão sobre o interesse privado como estruturante do território: a linha de “Bonds” e a “Companhia Inglesa”.

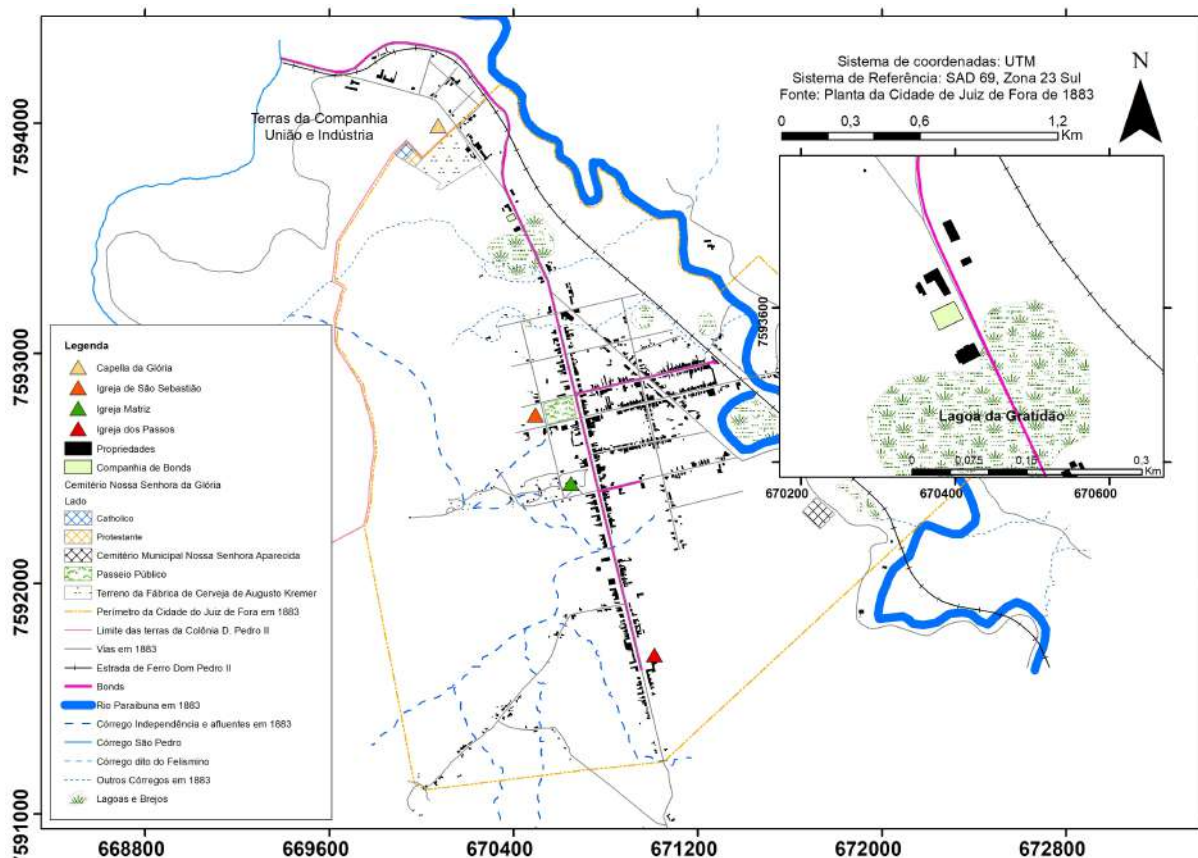
Havia uma clara fronteira entre o núcleo estabelecido preteritamente por Mariano e a Cidade do Juiz de Fora, o limite territorial da cidade estabelecido pela lei que institui seu perímetro, no entanto, a concepção de Uchôa Cavalcanti vai além do seu perímetro, entendendo que aquela localidade possui relações diretas com a cidade, ignorando sua fronteira político-administrativa, bem como aconteceu com a linha de bondes.

Em 1880, Felix Schmidt, contratado por Mariano Procópio para agenciar imigrantes germânicos para trabalhar na Cia. União e Indústria, celebrou contrato junto a Eduardo Baptista Roquete Franco, para construção, uso e gozo de uma linha de ferro-carris urbano na Cidade do Juiz de Fora. Em 15 de novembro de 1881, foi inaugurado o serviço de bondes por tração animal em Juiz de Fora, sendo a 5ª cidade a ser servida por este tipo de transporte público. Trafegavam dois bondes, cujo trajeto compreendia da Ponte do Queiroz à estação Juiz de Fora e vice-versa (AMARAL, 2010, p.12). Ainda Amaral (2010, p.12) aponta que o prolongamento da linha de bondes da Ponte do Queiroz ao Passos teve inauguração em 9 de fevereiro de 1882.

Esse primeiro trajeto inaugurado é justificável pela relação de Felix Schmidt com a Cia. União e Indústria e toda infraestrutura construída por Mariano Procópio que proporcionou condições para sediar a Companhia Ferro-Carril Bonds Juiz de Fora. A estação ferroviária teve o claro apelo pelo potencial lucrativo para atender a

elite viajante, e atender à elite urbana, como é o caso de Francisco Brandi, um dos diretores da Companhia Ferro-Carril que possuía duas propriedades ao longo do trajeto na Rua Direita (Figura 39).

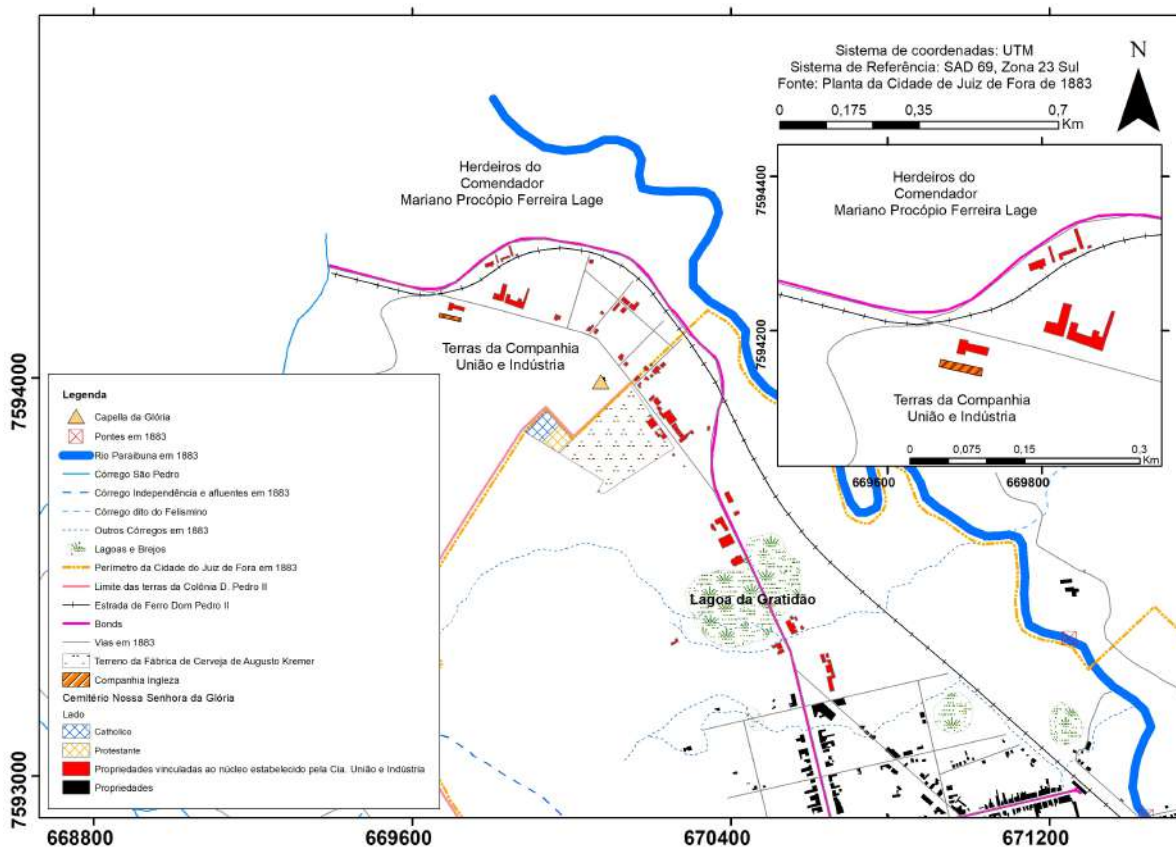
Figura 39 – Linhas de bonde por tração animal da Companhia Ferro-Carril Bonds Juiz de Fora em 1883



Fonte: Planta da Cidade de Juiz de Fora de 1883.

Outro ponto importante a destacar é a presença de personagens que figuram entre os maiores proprietários da cidade, e grande parte de suas propriedades está na região destacada, como Bernardo José de Castro e João Alves de Brito (Anexo A e Tabela 6). Logo, apreendemos que o serviço de bondes está relacionado à elite urbana, haja visto que o trajeto inaugurado não compreende a parte “baixa” da cidade, próxima ao rio e às regiões mais brejosas, principalmente na Rua do Imperador, seguindo apenas, em primeiro momento, o vetor Estação – Ponte do Queiroz, num segundo momento, o vetor Ponte do Queiroz – Passos e no terceiro momento, seguindo em direção ao Mariano. Essa última ampliação citada se deve à organização da “Companhia Inglesa” (Figura 40).

Figura 40 – "Companhia Ingleza" em relação ao nucleamento idealizado por Mariano Procópio e a linha de bondes em 1883



Fonte: Planta da Cidade de Juiz de Fora de 1883.

Com a morte de Mariano Procópio, em 1872 e a consequente decadência da Cia. União e Indústria, os edifícios das oficinas foram vendidos a Andrew Steele & Cia., William Morrith e Henry Whittaker, em 9 de julho de 1883, instalando-se nas terras, então, a Fábrica de Tecidos – Companhia de Fiação e Tecelagem Industrial Mineira, conhecida popularmente como a “Fábrica dos Ingleses”, assinalada por Uchôa Cavalcanti na planta de 1883 como “Companhia Ingleza”. Os ingleses eram comerciantes residentes no Rio de Janeiro, à exceção de William Morrith, que morava em Petrópolis (BIRCHAL, 1998, p.32). Fato que pode ser consultado em uma das obras do viajante Charles Dent, que de passagem em Petrópolis em 27 de agosto de 1883, dizia estar encantado com o inglês que estava há trinta e um anos no Brasil sem voltar para a Europa (DENT, 1886, p. 253). Cabe lembrar que Morrith era chefe do serviço de carros da Cia. União e Indústria, requisitado pelo próprio Mariano, ou seja, a compra das oficinas teve interferência direta do capital social e informação

privilegiada acerca da infraestrutura da antiga Companhia e que atenderia ao novo projeto.

Então, no dia 25 de dezembro de 1883 foi inaugurada a dita fábrica de tecidos:

Conforme fora anunciado, teve lugar no dia 25 do corrente, a inauguração da fabrica de tecidos dos Sr Stelle, Morrit & Whitaker, situada em Mariano Procopio, no local das antigas oficinas da Companhia União & Indústria. A concorrência foi extraordinaria e provou mais uma vez que a população desta cidade não é indiferente aos melhoramentos que aqui se realisão, e que sabe apreciar devidamente os esforços que tendem a aumentar a sua prosperidade. O Revd. Sr. Vigário Thiago Ribeiro Mendes depois de ter procedido á benção da turbina e das outras machinas, pronunciou algumas palavras, agradecendo aos proprietários da fabrica o beneficio que tinhão feito ao lugar, criando um centro de trabalho onde se pódem empregar grande número de pessoas[...].⁶⁷

Com total dissolução da Cia. União e Indústria, os imigrantes assumiram um importante papel no processo de urbanização e industrialização da cidade, auxiliando através de pequenas iniciativas fabris. Dentre os estabelecimentos presentes na cidade em 1880, cujos proprietários eram imigrantes, destacavam-se a Fábrica de Cervejas Augusto Kremer & Cia, Curtume Krambeck, Surreros & Irmão, Fábrica de Cervejas Freesz & Irmão, cuja produção, além da fábrica de tecelagem, iniciava o desenvolvimento de um importante centro industrial mineiro, que mais tarde traria à cidade a alegoria de Manchester Mineira (CIMINO, 2018).

Como já foi abordado, Bernardo José de Castro era o maior proprietário da cidade, e possuía na região do Mariano Procópio a maior concentração de suas propriedades (Anexo A e Tabela 6). A região nasceu do interesse empresarial e manteve seu legado, pois Bernardo José de Castro era filho de Bernardo José de Castro e Catarina Kremer de Castro. Catarina dirigia a Fábrica de Cervejas Augusto Kremer & Cia, e após a morte de Augusto Kremer, esposo de primeiras núpcias, em 1878, altera o nome para Cervejaria Germânia. Bernardo José de Castro, filho, compõe parte da sociedade da empresa que mais tarde passaria a se chamar Cervejaria Americana.

Observa-se que a mudança do nome fantasia da Cervejas Augusto Kremer & Cia para Cervejaria Germânia em 1878, não foi atualizado na planta de 1883, indicado por Uchôa como “Terrenos da Fábrica de Cerveja de Augusto Kremer”, no entanto

⁶⁷ O Pharol, Juiz de Fora, 29/12/1883.

duas das seis propriedades de Bernardo José de Castro estão assinalados como terreno pertencente a fábrica de cervejas. Observamos também que não consta Catarina Kremer de Castro ou Augusto Kremer na “Relação Nominal dos proprietarios cujas casas se achão indicadas na Planta da Cidade de Juiz de Fóra”.

Dividindo o posto de maior proprietário da região do Mariano Procópio, João Alves de Brito também é assinalado pela posse de 6 propriedades. A única informação obtida é que esteve à frente da venda da Escola Agrícola, em 1884, instituição mantida pela Companhia União e Indústria⁶⁸.

José Orozimbo Pinto Monteiro figura também entre os maiores proprietários possuindo 4 propriedades (Anexo A e Tabela 6), o que chama a atenção é seu ofício. De acordo com dados recentemente defendidos e gentilmente cedidos pela pesquisadora Emília de Moraes Teixeira, em sua dissertação de mestrado, ainda não publicada, intitulada “Ensino em Juiz de Fora da Belle Époque: educação particular e confessional para uma elite urbana”, José Orozimbo era diretor do Colégio Santa Cruz, em 1883, chamando atenção pelo fato, que assim como José Anacleto Sampaio, José Orozimbo, docente, também foi um dos maiores proprietários da cidade.

Cabe destacar o nome “Henrique Griez” sendo possuidor de 4 propriedades, e em uma apurada análise, indicamos ser Karl Heinrich Julius Griese, natural do Ducado de Seleswig-Holstein, então pertencente a Dinamarca, contratado pela Cia. União e Indústria em 14 de outubro de 1855, para exercer o cargo de mestre de seges (fabricante ou condutor de qualquer tipo de carruagem). Em 1882, estabeleceu-se como importante casa comercial na região de Mariano Procópio, nas proximidades da estação, especializada em transportes por meio de carroças entre Petrópolis e Juiz de Fora (LAGE E ESTEVES, 1915, p.169).

Diante do exposto, vemos a clara “vocação” industrial da região, em que teve início com a ambição de Mariano Procópio e a construção da estrada, e com a falência da Companhia União e Indústria após sua morte, e com a chegada da Estrada de Ferro D. Pedro II, o imigrante, o estrangeiro teve papel salutar para romper com o pensamento conservador agrário baseado na manutenção de poder, até mesmo pela fé, e iniciar o processo de industrialização da cidade, no qual o marco desse novo período se dá com a inauguração da Fábrica de Tecidos – Companhia de Fiação e Tecelagem Industrial Mineira, em 1883. O processo de industrialização efervesce a

⁶⁸ O Pharol, Juiz de Fora, 06/09/1884.

discussão sociológica, colocando em evidência o proletariado como novos agentes transformadores do espaço e conseqüentemente, potencializadores das transformações urbanas. Para exemplificar, o sistema de bondes que antes servia à elite, passa a integrar a classe trabalhadora como agente lucrativo.

Tabela 6 – Proprietários e número de propriedades no núcleo estabelecido por Mariano Procópio

Proprietários	Nº de Propriedades
Bernardo José de Castro	6
João Alves de Brito	6
Henrique Griez	4
José Orozimbo Pinto Monteiro	4
Manoel Antonio da Rosa	4
Andre Alfeld	3
Jorge Schuloucher	3
Major Joaquim Mendes Ferreira	3
Sem Proprietário	3
D. Luiza Hufa	2
João Huber	2
João Jorge	2
Jospe Tavares	2
Antonio Serra	1
Companhia de Bonds	1
Companhia Ingleza	1
Francisco Albino de Freitas	1
Francisco Hilario Maciel	1
Francisco Rechener	1
Gaspar Alberto	1
Jacob Hees	1
João Hangel	1
Jorge Francisco Grande	1
José Alberto	1
Manoel Eloy Mattoso	1
Valentim Surreros	1
Viuva de Domingos Machado	1

Fonte: Relação Nominal dos proprietários cujas casas se achão indicadas na Planta da Cidade de Juiz de Fôra - Arquivo Histórico de Juiz de Fora, série 53.

Na contramão do que foi exposto sobre o núcleo estabelecido pelo Barão da Bertioga e o núcleo da Família Tostes-Halfeld, materializados pelas igrejas com devoção à Santo Antônio, São Sebastião e Senhor dos Passos, o núcleo de Mariano Procópio não estabeleceu vínculos diretos com essa forma de organização territorial.

A relação devocional dos germânicos e a construção de templos em Mariano Procópio, estava vinculada a promessas e sepultamentos. A religiosidade na Colônia possuía especificidades, além da diferença entre os idiomas, a distância entre a Matriz e a Colônia D. Pedro II dificultava o acesso dos fiéis a vida religiosa. Outra característica importante a ser considerada desse grupo migratório foi a religião Luterana, inaugurando assim um novo credo na região, até então desconhecido pela grande maioria da localidade.

No entanto Azzi (2000, p. 34) aponta que o primeiro templo construído teve como finalidade agradecer à Santana pela proteção oferecida durante a travessia do Atlântico, em um local descrito por Stehling (1979, p.267), chamado Martelos. E no que tange aos sepultamentos na cidade, a falta de espaço no cemitério da Matriz, aliada ao fator do desenvolvimento urbano, preocupação sanitária com foco na resolução de epidemias, sobretudo em relação a proliferação do cólera, houve esforços para a retirada do cemitério da área urbana da cidade, levando a Câmara Municipal, em 1855, cogitar a transferência do cemitério para fora do centro. As baixas ocasionadas pelo cólera não foram efetivas para a remoção imediata, sendo retomada a discussão em 1863, e não por acaso foi inaugurado o Cemitério Municipal Nossa Senhora Aparecida em 2 de novembro de 1864, data dedicada aqueles que já se foram (FERNANDES, 2019, p.126) (Figura 41).

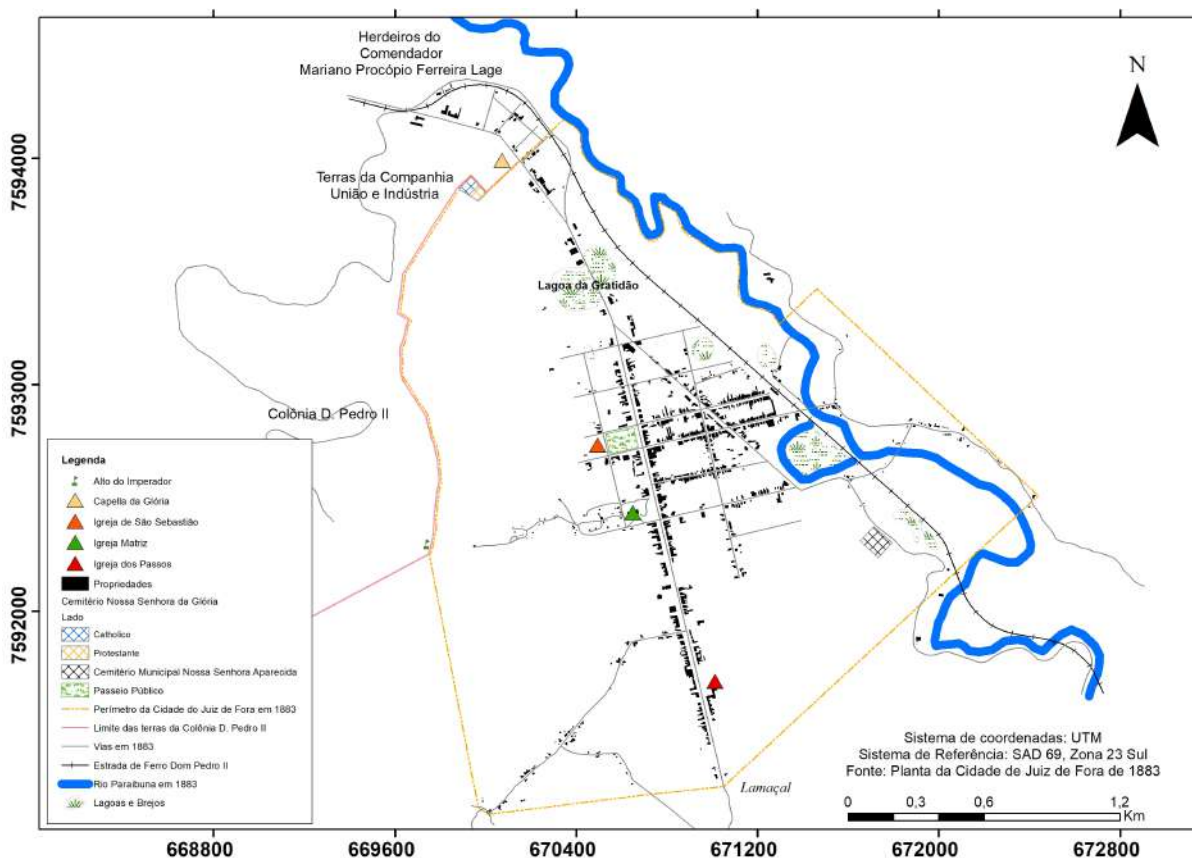
Fernandes (2019, p.127) traz que o novo cemitério municipal dividia administração com a jurisdição eclesiástica e o vigário Tiago Mendes Ribeiro, responsável pela autorização ou veto de quem poderia ser enterrado no cemitério municipal, evidenciando a distinção no tratamento dos mortos católicos e não católicos. Doravante, as reclamações a respeito do local de sepultamento daqueles que não professavam a fé católica eram recorrentes, e frequentemente impedidos de serem enterrados no cemitério municipal. Muitos colonos estavam sendo sepultados em locais não considerados “sagrados”, e alguns teriam sido enterrados junto a Lagoa da Gratidão.

Sob essa égide, a Companhia União e Indústria cedeu uma área para a instalação de um cemitério consagrado no ano de 1860, sob o nome de Cemitério Nossa Senhora da Glória (STEHLING, 1979, p. 244), e em 1878, a Companhia União e Indústria doou os terrenos do cemitério aos cultos católicos e evangélicos e concedeu permissão “aos habitantes da Colônia D. Pedro II e do povoado da Estação, para construir à seu custo, uma nova capela sob a invocação de Nossa Senhora da

Glória, em terreno próximo à referida estação (STEHLING, 1979, p. 254). Para Azzi (2000, p.33), a escolha desse título poderia ser em homenagem à princesa Dona Maria da Glória, irmã mais velha de D. Pedro II, que se tornou rainha de Portugal, sucedendo o pai no trono.

Quando o cemitério da Glória foi inaugurado, a autoridade eclesiástica, padre Tiago Mendes Ribeiro, juntamente à administração municipal, determinou a separação entre católicos e luteranos nos cemitérios. Importante destacar é que mesmo que a capela de Nossa Senhora da Glória não esteja dentro do limite territorial da Cidade do Juiz de Fora, o cemitério em seu adro estava dentro dos limites, por isso obedecia também à jurisdição municipal (Figura 41).

Figura 41 – Cemitério Nossa Senhora da Glória e Cemitério Nossa Senhora Aparecida em 1883



Fonte: Planta da Cidade de Juiz de Fora de 1883.

6.4 RUA DE SANTA RITA

No espaço urbano, casarões e chácaras pertencentes aos grandes proprietários agrícolas e aos emergentes capitalistas surgiam imponentes, dominando a Rua Direita, onde se localizava a Igreja Matriz, prédios das Repartições Municipais, Igreja de São Sebastião e do Senhor dos Passos (GUIMARÃES, 2005, p.3), mas de fato a vida econômica fervilhava na Rua do Comercio e em uma série de ruas menores que a cortava, de Santa Rita, Espírito Santo, Halfeld e Imperatriz. A vida também era pulsante um pouco além, no Largo do Riachuelo, no Morro da Gratidão e Mariano Procópio, arrebaldes que concentravam as iniciativas fabris: tecidos, alimentos e bebidas.

No entanto chama-se atenção para a Rua de Santa Rita, a qual é tratada como rua de gente de “vida airada”:

A velha rua de Santa Rita, como já foi dito, era, a principio occupada quasi que por gente de vida airada. Ainda menino, vi por aquellas janellinhas rostos que me impressionaram, convem dizer, bem mal.

Logo no começo da rua uma papuda á direita; á esquerda uma tal Lima, (lima passada) velha mulata, sarda, ou manchada de escuro. Mais adeante outras mulheres da mesma ordem e classe conhecidas por alcunhas desagradaveis: Anninha Tamanduá, Florencia <Gambá>, Ninha Touca, Merencia, Messias, e principalmente, uma tal senhora Fructuosa, côr de cuia velha. Esta, além do mais era tida por mestra em feitiços [...].⁶⁹

Guimarães (2005, p.4) aponta que a Rua de Santa Rita era especialmente focos de atenção da imprensa e da polícia, quase que cotidianamente as folhas noticiavam desentendimentos, a presença de embriagados e delitos de ordem diversa. Guimarães (2005, p.5) complementa que “ébrios de ambos os sexos, vagabundos e mulheres de vida airada – seres de todas as cores e nacionalidade – compartilhavam o espaço com crianças órfãs e pobres que vagam pelas estações”, sendo assim a miséria compartilhada dava publicidade à vida particular destes indivíduos.

Dentre os inúmeros “problemas” de ordem social, a Rua de Santa Rita também se voltava para as discussões na Câmara, referentes às questões sanitárias e de infraestrutura. O ribeirão que desaguava no fim da rua sofria inundações constantes e para mitigar o problema foi construído uma vala central, até que em sessão

⁶⁹ O Pharol, Juiz de Fora, 11/09/1913, p.23.

extraordinária, de 8 de fevereiro de 1881, foi aprovado pela Câmara a planta e orçamento para a construção de um canal subterrâneo⁷⁰. Em janeiro de 1881 houve a proposta de um aterro no fim da rua até uma pequena ponte, pois impedia o trânsito pelo córrego Independência⁷¹ (Figura 42).

A região era de fato uma preocupação da municipalidade, mas um episódio discutido na sessão ordinária da câmara no dia 6 de julho de 1883 chama a atenção. Francisco Antônio Brandi e Augusto Moretzsohn apresentaram a doação de um terreno à municipalidade para a abertura de uma nova rua, que segundo sua projeção ficaria muito perto da Rua de Santa Rita (Figura 42)⁷².

A Comissão de Obras Públicas posicionou-se de forma contrária à proposta, pois a considerava que a projetada rua trazia inconvenientes ao embelezamento, higiene e aos cofres públicos, haja vista que ficaria a cargo da prefeitura conservar duas “ruas curtas”:

A cidade é dividida em quarteirões pouco mais ou menos iguaes e regulares e a subdivisão de um delles prejudica o seu plano geral; cria ruas estreitas e curtas e perturba a sua harmonia, proporção e aymetria; qualidades essenciaes do bello [...] A projectada rua que partindo da rua Direita vai terminar na do Commercio, fica tão perto da rua de Santa Rita, que apenas existem duas casas entre ellas, o que não só prejudica os terrenos a edificar em qualquer das duas, como tambem a camara ficará na contingencia de conservar no centro da cidade duas ruas curtas e estreitas; porque do alargamento delas importa a fusão [...].⁷³

Seguindo os argumentos apresentados pela Comissão de Obras Públicas, em sessão ordinária de 11 de janeiro de 1884, deliberou-se que fosse projetado o alargamento da rua de Santa Rita em ambos os lados, ou de qualquer deles. Portanto, podemos indagar sobre o interesse de Francisco Brandi em abrir uma nova via tão próxima à Rua de Santa Rita. Já havíamos tratado no capítulo 1, que Brandi recebia o título de investidor imobiliário, sabendo que a rua de “vida airada” era uma problemática para a municipalidade, entendeu ser uma possibilidade de suprimir tal rua (Figura 43).

⁷⁰ Atas da Câmara Municipal de Juiz de Fora, Sessão Extraordinária de 8 de fevereiro de 1881.

⁷¹ Atas da Câmara Municipal de Juiz de Fora, Sessão ordinária de 12 de janeiro de 1881.

⁷² Atas da Câmara Municipal de Juiz de Fora, Sessão Ordinária de 6 de julho de 1883.

⁷³ Atas da Câmara Municipal de Juiz de Fora, Sessão Ordinária de 6 de julho de 1883.

Figura 42 – Propriedades da Rua de Santa Rita



Fonte: Planta da Cidade de Juiz de Fora de 1883.

Não era possível ignorar a vida pulsante, ocupando o primeiro posto em 1883 (Tabela 2) da via com maior densidade de propriedades, logo seria uma problemática qualquer posicionamento que envolvesse sua desocupação. No entanto, mecanismos políticos ou de narrativas podem mascarar principalmente os personagens envolvidos na produção do espaço.

Ignácio Gama, em sua crônica publicada em 1913, no “O Pharol”, contabiliza 20 propriedades na Rua de Santa Rita e cita mais 10 propriedades no chamado “Becco da Califórnia”. O cronista chama a atenção que o Becco da Califórnia, mais tarde passaria a se chamar Becco do Cavadas”, que mais tarde deixaria de existir.

Mantendo o exercício de verificação de dados, Uchôa Cavalcanti contabilizou 32 propriedades e as descreveu na “Relação Nominal dos proprietários cujas casas se achão indicadas na Planta da Cidade de Juiz de Fóra” (Tabela 7).

Tabela 7 – Proprietários e número de propriedades da Rua de Santa Rita

Rua de Santa Rita - Da rua Direita a rua do Imperador - Lado esquerdo	
Nomes	Números de propriedades
Ozorio Francisco Alves	1
João Evangelista da S ^a Gomes	1
Manoel Joaquim da Silva	1
Antonio Moraes	3
José de Oliveira	4
Antonio Lopes	2
João Camillo da Costa	2
Miguel Lambrecht	2
Salino de Oliveira Tavares	1
Pedro da Silveira	3
Total	20
Rua de Santa Rita - Lado direito	
Nomes	Números de propriedades
José Furtado de Mendonça	3
Antonio Francisco de Moraes	1
Adaniel Lechinel	1
Sabino Tavares	1
José Januario	1
Antonio Ribeiro da Silva	1
Alexandrino Correia	1
João Antonio da Costa	2
José Maria Velloso	1
Total	12

Fonte: Relação Nominal dos proprietarios cujas casas se achão indicadas na Planta da Cidade de Juiz de Fóra - Arquivo Histórico de Juiz de Fora, série 53.

Todavia, podemos constatar algumas incongruências ao retratar a via em questão. Uchôa retratou na planta de sua autoria 39 propriedades, sendo que na relação nominal apenas 32, ou seja, 7 propriedades do lado direito da Rua de Santa Rita possuem atribuição desconhecida aos seus respectivos proprietários. Também observamos a ausência da representação do Becco da Califórnia ou Becco do Cavadas (Figura 43).

A partir da pesquisa documental, foi encontrada menção ao Becco do Cavadas em 1885, na edição do “O Pharol” do dia 17 de fevereiro e, sabendo que a última menção a respeito da aprovação da referida planta foi na sessão ordinária do dia 13 de outubro de 1884, extraímos que não houve uma atualização da planta, ou havia a

intenção da não representação, justamente pela discussão apresentada por não ser uma região “bem-vista” pela vereança.

Ignacio Gama apontou em 1913 que o Becco da Califórnia havia deixado de existir, e o motivo teve na retomada da proposta de Francisco Brandi para a abertura de uma nova via, paralela à Rua de Santa Rita e bem próxima a ela, que viria a se chamar Rua de São João Nepomuceno, em homenagem ao barão. De acordo com Goodwin Júnior (2007, p.159), o parecer da Câmara pela não abertura da via foi derrotado, e em 1891 era discutida a sua prolongação, esta que afetaria de vez a existência do Becco da Califórnia:

Informando sobre o prolongamento da rua do Barão de S. João Nepomuceno, escreve o engenheiro da intendencia em seu officio de 13 do corrente! O prolongamento da rua S. João Nepomuceno, até á rua 15 de novembro, é um facto que se impõe por si mesmo. Com o seguimento projectado pela illustre Intendencia, acaba por vez com as imundas habitações do celebre becco do Cavadas, conhecido como fóco deleterio e ruinoso, ataca a saúde, ou põe aa vida em risco dos que habitam inconscientemente perto de tão nociva locanda.⁷⁴

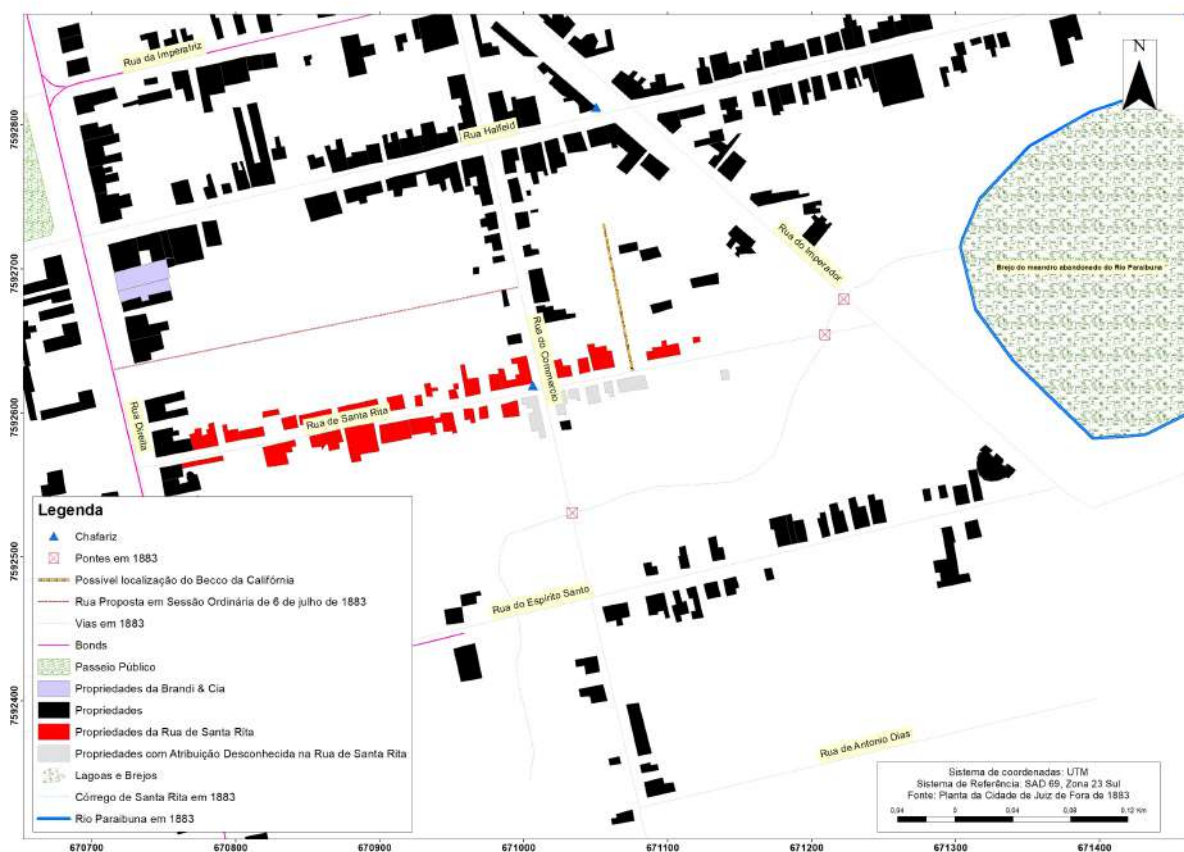
Nota-se que a Rua do Imperador, em 1891, era chamada de Rua 15 de Novembro, homenagem à Proclamação da República ocorrida em 15 de novembro de 1889, todavia, não nos atentaremos à essa discussão. A existência do Becco da Califórnia ou Becco do Cavadas como também era chamado, era um problema que seria “solucionado” com o prolongamento da via proposta por Francisco Brandi.

Devemos rememorar a ligação entre Francisco Brandi e Uchôa Cavalcanti, o empresário foi seu fiador para a elaboração da planta e Uchôa esteve envolvido tanto na Cia. Ferro-Carril Bonds Juiz de Fora quanto na Estrada de Ferro Juiz de Fora a Piau, empreendimentos nos quais Francisco Antonio Brandi estava empenhado.

Dessa forma, abrimos a hipótese de que a não representação do Becco da Califórnia na planta por parte de Uchôa Cavalcanti, envolvia os interesses diretos do empresário, haja visto que tanto a proposta de abertura da via quanto a datação da planta são de 1883.

⁷⁴ O Pharol, Juiz de Fora, 15/11/1891, p.1.

Figura 43 – Propriedades da Rua de Santa Rita, Rua Proposta por Francisco Brandi e Becco da Califórnia



Fonte: Planta da Cidade de Juiz de Fora de 1883.

De acordo com a Relação Nominal dos proprietarios cujas casas se achão indicadas na Planta da Cidade de Juiz de Fóra, entre as 32 propriedades, surgem apenas 18 nomes como proprietários (Tabela 8). Poucas informações a respeito dos proprietários foram observadas nas documentações reunidas, entretanto conseguimos informações no Almanak de Juiz de Fora para o ano de 1892. A atividade comercial na Rua de Santa Rita era modesta em relação às Ruas do Commercio, Halfeld e do Imperador, claramente era caracterizada como uma via residencial, as poucas atividades comerciais se concentravam em tabernas, cortiços e no armazenamento e venda de molhados⁷⁵, como é o caso do senhor Antonio Francisco de Moraes, com 4 propriedades vinculadas ao seu nome, parte delas era destinada ao comércio, outra parte ao aluguel residencial⁷⁶.

⁷⁵ Almanak de Juiz de Fora, 1892, p.42-60.

⁷⁶ O Pharol, Juiz de Fora, 24/02/1891, p.4

Tabela 8 – Proprietários da Rua de Santa Rita e número de propriedades (ordem crescente)

Proprietários	Números de propriedades
José de Oliveira	4
Antonio Francisco de Moraes	4
Pedro da Silveira	3
José Furtado de Mendonça	3
Antonio Lopes	2
João Camillo da Costa	2
Miguel Lambrecht	2
João Antonio da Costa	2
Ozorio Francisco Alves	1
João Evangelista da S ^a Gomes	1
Manoel Joaquim da Silva	1
Salino de Oliveira Tavares	1
Daniel Lechinel	1
Sabino Tavares	1
José Januario	1
Antonio Ribeiro da Silva	1
Alexandrino Correia	1
José Maria Velloso	1

Fonte: Relação Nominal dos proprietarios cujas casas se achão indicadas na Planta da Cidade de Juiz de Fóra - Arquivo Histórico de Juiz de Fora, série 53.

A dificuldade em desmembrar informações a partir dos nomes dos proprietários esbarra nas políticas adotadas pela Câmara para o ordenamento territorial da cidade, no qual a via analisada era caracterizada como popular e concentrava a população em vulnerabilidade social, econômica e ambiental. Dessa maneira, não figuravam nomes da elite urbana, a categoria “Rua de Santa Rita” era mais recorrente nos tabloides do que os personagens em si. Mesmo João Evangelista da Silva Gomes figurar entre os maiores proprietários da cidade, com 6 propriedades (Anexo A) e sendo possuidor de uma propriedade na via (Tabela 8), não era um nome socialmente forte para destacar discussões veementes na Câmara. As pautas entre a vereança na Câmara estavam voltadas para a questão de melhoramentos e embelezamento, ou seja, as questões higienistas que pairavam no Brasil na segunda metade do século XIX.

Por fim, cabe destacar o contraste do que foi apresentado por Ignacio Gama em sua crônica, uma via de “vida airada”, que podia encontrar mulheres de “alcunhas desagradáveis”, com a lista de proprietários elaborada por Uchôa Cavalcanti, onde

figuram apenas homens. Isso reforça a visão que Guimarães (2005, p.19) transcreve dos personagens da época, tratando a rua como um local de prostitutas, ébrios e “vadios”, em que os filhos viviam pelas ruas sem ocupação e famintos.

7 CONSIDERAÇÕES SOBRE ALGUMAS INCOMPLETUDES

Apropriando de Lucena (2020, p.246), julgo o título desse presente tópico mais oportuno, por contemplar meu parecer contrário às tradicionais considerações finais e conclusões. Doravante, o primeiro fato a ser ressaltado para o epílogo deste trabalho é que se insere dentro de um universo bem maior que aqui se apresenta. Assim, todos os dados, documentos levantados e resgatados podem e devem ser analisados com maior atenção, relacionando-se a outros estudos com abordagens afins.

Seguindo essa linha de pensamento, Lucena (2020, p.246) destaca que "todo texto é (e deve ser) inconcluso, na medida em que impulsiona a elaboração de novas perguntas e, por conseguinte, novos estudos". Nesse contexto, percebemos que a pesquisa científica não possui um desfecho definitivo, mas sim pausas necessárias, vírgulas, uma interrupção entre o término de uma fase do estudo e o início da subsequente.

É inegável que ainda há lacunas presentes no texto, características próprias da aventura que é a realização da pesquisa científica no Brasil, emergindo diretamente ou indiretamente das esferas políticas, materiais e sociais. Assim como em Lucena (2020, p.246), no meio das incompletudes dos processos aqui percorridos, é válido fazer uma síntese e, eventualmente, trazer algo novo no desfecho ou introduzir novas perspectivas.

Dito isto, é importante destacar que existem diversas formas de estudar a geografia histórica; neste caso, optou-se por uma análise detalhada, considerando tal estudo essencial para compreender as estruturas sociais e econômicas que permeavam a sociedade juizforana no período em questão.

Observamos que, semelhante a outras regiões do Brasil, os agentes produtores do espaço em Juiz de Fora mantinham uma estrutura econômica baseada na agroexportação, uma herança do período colonial. O café, por sua vez, impulsionou o desenvolvimento e a diversificação econômica da região, muitas vezes sob o controle do mesmo cafeicultor/empreendedor. A cidade conseguiu estabelecer uma ligação entre o capital cafeeiro e as demandas inerentes à urbanização, destacando-se pela construção de estradas que, em conjunto com outros processos, contribuíram para o florescimento da vida cultural, culminando no processo pré-industrial.

Nesse contexto, surgem questões norteadoras: qual era a conjuntura política do Império durante o final do século XIX? Quem era José Barbalho Uchôa Cavalcanti

e qual era a sua relação com a elite local e com a Câmara Municipal, para que fosse encarregado de elaborar uma planta cadastral e topográfica? Qual era o propósito por trás desse levantamento cartográfico?

As últimas décadas do século XIX foram marcadas por várias e importantes transformações na sociedade brasileira, que, de forma diversificada e específica, também ocorreriam na cidade de Juiz de Fora, durante um processo de complexificação e diversificação.

Conforme apontado por Kropf (1994, p.202), esse período foi marcado pelo movimento de renovação intelectual inaugurado pela chamada Geração 70, cuja palavra de ordem era "modernizar-se" e inserir a nação brasileira no círculo da "civilização", adequando o país aos horizontes dos "novos tempos".

Em meio à efervescência política e cultural, com o Rio de Janeiro como principal polo catalizador, os intelectuais propuseram a formulação de um novo conhecimento e uma nova visão da realidade brasileira e os engenheiros formaram um grupo diretamente atuante nesse projeto (KROPF, 1994, p.202). A década de 1870 foi um momento decisivo no processo de institucionalização da atividade científica no Brasil, particularmente no ensino de engenharia, com medidas significativas, como a criação da Escola Politécnica do Rio de Janeiro.

Diante das novas demandas sociais decorrentes do surto econômico da cultura cafeeira, do crescimento urbano resultante e, sobretudo, da expansão da rede ferroviária, abriram-se horizontes profissionais para a engenharia civil. As estradas de ferro consolidaram um projeto político hegemônico, no qual parte da classe dominante buscava alinhar seus interesses particulares com os interesses da sociedade em geral.

Nesse contexto, o Clube de Engenharia do Rio de Janeiro se destacou. Desde sua fundação, os membros da diretoria ocupavam postos estratégicos em agências da sociedade política, relacionados à direção de estradas de ferro, especialmente a Estrada de Ferro D. Pedro II. Embora a legislação vigente determinasse que os estatutos da agremiação deveriam ser aprovados pelo governo imperial, entende-se que o Clube atuava como um aparelho privado de hegemonia, organizando demandas, como a realização do 1º Congresso de Estradas de Ferro e a publicação de uma revista. Para isso, articulou uma rede cujas ações políticas não se restringiam apenas aos partidos políticos, mas também à classe empresarial em ascensão,

conforme consta em seus estatutos, permitindo a associação não só de engenheiros, mas também de empresários e industriais.

Ao longo da análise, fica evidente que os agentes vinculados ao Clube de Engenharia se configuram como "organizadores da cultura", ou seja, construtores de hegemonia política e formuladores de concepções de mundo em benefício das frações agrárias dominantes. As intenções do Estado, enquanto agente empreendedor, eram camufladas por ideias forjadas pela classe científica ascendente, como os "melhoramentos materiais" e a "modernização", tendo a Estrada de Ferro D. Pedro II como o principal projeto modernizador do governo imperial, voltado principalmente para os interesses do baronato cafeeiro e a exportação do café.

O engenheiro José Barbalho Uchôa Cavalcanti personifica a conjuntura política imperial e os interesses do Clube de Engenharia. Membro de uma das famílias mais tradicionais do Brasil, ingressou na agremiação mais representativa de sua profissão. Sua rede de influência não se limitava ao seu núcleo familiar, mas expandia-se de acordo com o projeto modernizador, colocando-o em destaque para auxiliar em obras ligadas especialmente às estradas de ferro, como a D. Pedro II, Juiz de Fora a Piau e Vitória – Minas.

Com isso, desde o processo de ocupação, fundação e municipalização, houve uma reversão do capital agrário do baronato cafeeiro da região para o capital "urbano", impulsionado pela conjuntura política e cultural, em que a Câmara da cidade de Juiz de Fora buscava a modernização. Esse processo teve início com Mariano Procópio Ferreira Lage, com a construção da estrada de rodagem União e Indústria. Mariano Procópio chegou ao cargo de Diretor da Estrada de Ferro D. Pedro II, contribuindo para que os trilhos da modernização chegassem a Juiz de Fora.

Todo o investimento realizado pela classe agrária, através de Mariano Procópio, fez com que Juiz de Fora ganhasse destaque provincial, necessitando de mecanismos de ordenamento territorial. Nesse contexto, a Câmara Municipal tinha preocupação em mapear o território, mas ao longo da análise, demonstrou-se que os interesses da classe dominante "urbana" se confundiam com as ações do legislativo, pois tratava-se, em grande medida, dos mesmos atores.

Dessa forma, considerando as informações apresentadas, a figura de José Barbalho Uchôa Cavalcanti deve ser associada ao empresário Francisco Antônio Brandi, que, juntamente com Domingos Brandi, formou a Brandi e Cia. Além dos investimentos imobiliários, a empresa contava com sócios traficantes de cativos.

Francisco Brandi também foi um dos incorporadores da Estrada de Ferro Juiz de Fora a Piau, ou seja, participou da manutenção da estrutura social e econômica vigente no Império, envolvendo a compra e venda de escravos e a produção de café.

Com Juiz de Fora em destaque econômico e político, sendo um dos maiores produtores de café da Mata Mineira, o controle demográfico tornou-se cada vez mais evidente, assim como o lucro percebido no mercado imobiliário. Portanto, a elaboração de uma planta cadastral e topográfica atenderia tanto às necessidades do mercado imobiliário quanto às ambições políticas.

Sob a perspectiva do investimento do capital agrário em capital "urbano", Francisco Antônio Brandi foi o principal fiador de José Barbalho Uchôa Cavalcanti para a elaboração da planta cadastral e topográfica. É possível sugerir que a relação entre Francisco Antônio Brandi e Uchôa Cavalcanti estivesse relacionada à família do engenheiro, visto que a companhia do empresário esteve envolvida na compra de uma cativeira que pertencia às terras do pai de José Barbalho, Álvaro Barbalho Uchôa Cavalcanti, ex-senador e ministro da suprema corte durante o período imperial. As documentações reunidas apontam para esse histórico de interligações.

O envolvimento de José Barbalho Uchôa Cavalcanti decorre da rede estabelecida pelo Clube de Engenharia e seus associados, que atuavam diretamente ou indiretamente na cidade, compreendendo a construção e manutenção da estrada de ferro D. Pedro II e a Comissão de Obras Públicas, que avaliou a planta elaborada por Uchôa Cavalcanti.

Conforme foi mostrado na presente pesquisa, a Planta da Cidade de Juiz de Fora de 1883 foi o único registro cartográfico encontrado de autoria de José Barbalho Uchôa Cavalcanti e está em péssimas condições de conservação, sendo a única planta acessível em escala de detalhe que retrata o período antecessor ao "boom" industrial da cidade, pois a planta de 1884, cuja autoria é dada à Miguel Antonio Lallemand está desaparecida e encontramos apenas recortes no trabalho de Passaglia (1982).

Em virtude da dificuldade de acesso ao material cartográfico, os trabalhos que se referem à planta de Uchôa Cavalcanti são citações de informações retiradas de Oliveira (1966) e reproduções digitais de baixa qualidade visual, e para não incorrer na reprodução em massa de informações e verificar o amplo debate que houve entre a Câmara Municipal de Juiz de Fora e José Barbalho, procuramos realizar uma nova

reprodução digital, em alta qualidade e a posteriori dialogar a cartografia histórica com a geografia histórica.

De acordo com o exposto, reiteramos a convicção de que a geografia histórica é feita da análise dos personagens produtores do espaço geográfico, mesmo em períodos distantes. É fundamental problematizar as fontes documentais, como registros da imprensa, obras literárias, trabalhos acadêmicos, e até mesmo a planta em si, a fim de evitar a adesão exclusiva de uma única narrativa. Tal precaução se justifica pela presença de subjetividades entre os diversos agentes envolvidos na formação e estruturação territorial de Juiz de Fora retratada em 1883.

FONTES ARQUIVÍSTICAS

Arquivo Histórico de Juiz de Fora, Juiz de Fora – MG

Planta Cadastral da Cidade de Juiz de Fora, 1883. Escala 1:2000.

Cópia da planta original de Gustavo Dodt da Cidade do Paraibuna de 1860, realizada por Antônio Carlos Côrtes, 1967. Escala em Braças.

Planta de Saneamento de Juiz de Fora: retificação do Rio Parahybuna, 1917. Escala 1:1000.

Documentos referentes a censos realizados no município de Juiz de Fora. Inclui listas de famílias e uma relação nominal de proprietários de casas na cidade de Juiz de Fora. Os censos são realizados pelo Juiz de Paz (várias listas de famílias estão sem data), série 53 (1854-1883), 75 itens.

Documentos referentes ao levantamento da planta cadastral de Juiz de Fora, série 111 (1869-1884), 21 itens.

Testamento do capitão Antonio Dias Tostes. Livro 07 (1883-1883)

Biblioteca Municipal Murilo Mendes, Setor de Memória, Juiz de Fora – MG

Almanak de Juiz de Fora: publicação commercial, industrial, administrativa, litteraria, artistica, recreativa, scientifica etc. 2º anno, Ed: Leite Ribeiro & Comp – Typ a vapor, 1892.

Livro de Resoluções Municipais. Resolução Municipal nº 177, de 25 de maio de 1893.

Institution of Civil Engineers Library (ICE), London – United Kingdom

Francisco Pereira Passos, Certificates of Membership (Candidate's Circulars) No.s 1-3000. CID: 156068, Inventory id: CC/002275

Henrique Scheid, Certificates of Membership [Candidate's Circulars] no. 3001-352000. CID: 160991, Inventory id: CC/005627

James William Wells, Certificates of Membership [Candidate's Circulars] no. 3001-352000. CID: 159519, Inventory id: CC/004911

Jorge Rademaker Grunewald, Certificates of Membership [Candidate's Circulars] no. 3001-352000. CID: 160981, Inventory id: CC/005610

José Barbalho Uchôa Cavalcanti, Certificates of Membership [Candidate's Circulars] no. 3001-352000. CID: 160984, Inventory id: CC/005613

Arquivo Público Mineiro, Belo Horizonte – MG

Vista Parcial da Cidade de Juiz de Fora (MG), Coleção Nelson Coelho de Senna, sem autoria – Local: Juiz de Fora (MG) – Cor: preto e branco – Dimensão: 12 x 16,8 cm – Notação: NCS-087.

Coleção Leis Mineiras (1835 – 1889). Resolução n. 1964 de 23 de julho de 1872. Ouro Preto: Tipografia de F. F de Paula Castro. Parte 1. Tomo 39. 1873.

Coleção Leis Mineiras (1835 – 1889). Resolução n. 2641 de 8 de janeiro de 1880. Ouro Preto: Tipografia da Atualidade. Parte 1. Tomo 46. 1880.

Coleção Leis Mineiras (1835 – 1889). Lei Provincial n. 1262 de 19 de dezembro de 1865. Ouro Preto: Tipografia do Minas Gerais. Parte 1. Tomo 31. 1866.

Coleção Leis Mineiras (1835 – 1889). Lei Provincial n. 1644 de 13 de setembro de 1870. Ouro Preto: Tipografia J. F. de Paula Castro. Parte 1. Tomo 36. 1871

FONTES DIGITALIZADAS E ACESSADAS ONLINE

Hemeroteca digital Brasileira – Fundação Biblioteca Nacional

A Epoque: Orgão do Partido Conservador, Pernambuco (1889-1890)

A Nação: Jornal Politico, Commercial e Litterario, Rio de Janeiro (1872-1876)

A Província de Espírito-Santo: Jornal consagrado aos interesses provinciaes, filiado à escola liberal, Espírito Santo (1882-1889)

A Província: Orgão do Partido Liberal, Pernambuco (1872-1919)

Diário de Pernambuco, Pernambuco (1825-1996)

Diário do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro (1821-1878)

Gazeta de Noticias, Rio de Janeiro (1875-1956)

Jornal de Recife, Pernambuco (1858-1938)

Jornal do Commercio, Rio de Janeiro (1829-2016)

Liberal Mineiro, Ouro Preto (1882-1889)

O Globo: Orgão da Agencia Americana Telegraphica dedicado aos interesses do Commercio, Lavoura e Industria, Rio de Janeiro (1874-1883)

O Liberal Pernambucano, Pernambuco (1852-1858)

O Pharol, Juiz de Fora (1876-1933)

O Reporter, Rio de Janeiro (1879)

Revista de Engenharia, Rio de Janeiro (1879-1891)

The Brazilian Review, Rio de Janeiro (1889-1910)

Relatório apresentado à Assembleia Geral dos Accionistas da Companhia União e Indústria (1855, 1857, 1869).

Biblioteca Nacional Digital – Fundação Biblioteca Nacional

Revista do Club de Engenharia, Rio de Janeiro (1887-1934)

Estatutos do Club de Engenharia, Typographia Nacional, 1881. Disponível em: http://objdigital.bn.br/acervo_digital/rede_memoria/galerias/clueng/FTS-2028.pdf. Acesso em: mai. 2022.

Biblioteca da Câmara dos Deputados

Collecção das Leis do Imperio do Brasil de 1852. Decreto Imperial n. 641 de 26 de junho de 1852. Rio de Janeiro: Typographia Nacional. Tomo 13. Parte 1. 1853.

Collecção das Leis do Imperio do Brasil de 1852. Decreto Imperial n. 1031 de 7 de agosto de 1852. Rio de Janeiro: Typographia Nacional. Tomo 15. Parte 2. 1853.

Collecção das Leis do Imperio do Brasil de 1862. Lei Imperial n. 1157 de 26 de junho de 1862. Rio de Janeiro: Typographia Nacional. Parte 1. Tomo 23. 1862.

Collecção das Leis do Imperio do Brazil de 1881. Decreto Imperial n. 8055 de 24 de março de 1881. Rio de Janeiro: Typografia Nacional. Parte 1 e 2. Tomo 28 e 44, Volume 1. 1882.

Collecção das Leis do Imperio do Brazil de 1881. Decreto Imperial n. 8130 de 11 de junho de 1881. Rio de Janeiro: Typografia Nacional. Parte 1 e 2. Tomo 28 e 44, Volume 1. 1882.

Collecção das Leis do Imperio do Brazil de 1881. Decreto Imperial n. 8253 de 10 de setembro de 1881. Rio de Janeiro: Typografia Nacional. Parte 1 e 2. Tomo 28 e 44, Volume 1. 1882.

Prefeitura de Juiz de Fora (PJF)

ESTEIO-S/A. Levantamento Aerofotogramétrico do Município de Juiz de Fora. Curitiba: ESTEIO S/A, 2007. (1:2000)

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)

IBGE. Mapa Magnético do Brasil. IBGE: Diretoria de Geociências, 1990. Escala 1:10.000.000.

WEBSITES

Bibliothèque nationale de France. Gallica. Disponível em:
<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b9014830q.item>. Acesso em: nov. 2022.

Club de Engenharia. Nossa História. Disponível em:
www.portalclubedeengenharia.org.br/nossa-historia/. Acesso em: nov. 2022.

Digitech Virtual. Disponível em: www.digitechvirtual.com. Acesso em: nov. 2022.

FamilySearch. Disponível em: <https://www.familysearch.org/>. Acesso em: nov. 2022

HP (Hewlett-Packard) Disponível em: www.hp.com. Acesso em: nov. 2022.

Pinterest. Santa Casa de Misericórdia de Juiz de Fora, Av. Rio Branco, Juiz de Fora, MG. Disponível em: <https://br.pinterest.com/pin/51650726954570632>. Acesso em: nov. 2022.

Renan Inquérito. A reEXISTÊNCIA DO LUGAR. Renan Inquérito. Disponível em:
<https://www.youtube.com/watch?v=UgMA-llbRdo>. Acesso em: jan. 2023.

REFERÊNCIAS

- ABREU, A. A. (org.) **Dicionário Histórico-Biográfico da primeira República (1889-1930)**. FGV: Editora CPDOC, 2015. Disponível em: https://www.google.com.br/books/edition/Dicion%C3%A1rio_hist%C3%B3rico_biogr%C3%A1fico_da_Pr/vi2HCgAAQBAJ?hl=pt-BR&gbpv=0. Acesso em: mai. 2022.
- ABREU, M. A. **Geografia Histórica do Rio de Janeiro (1502-1700)**. Rio de Janeiro: Andrea Jakobson, 2010.
- AGASSIZ, L.; AGASSIZ, E. C. C. **Viagem ao Brasil (1865-1866)**. Tradução e notas de Edgar Sussekind de Mendonça. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial. Coleção O Brasil visto por estrangeiros, 2000.
- AMARAL, A. L. **Os bondes de Juiz de Fora – Minas Imagens Eternas**. Juiz de Fora – MG: FUNALFA, 2010.
- ARARIPE, D. A. **História da Estrada de Ferro Vitória a Minas (1904-1954)**, Rio de Janeiro: Obras editadas pela Cia. Vale do Rio Doce, 1954.
- AZZI, R. **Sob o báculo episcopal: a igreja católica em Juiz de Fora (1850-1950)**. Juiz de Fora: Centro de Memória da Igreja em Juiz de Fora, 2000.
- BARBOSA, G. A.; CARAMÉZ, L. A. S.; ZAIDAN, R. T. Análise do uso e da ocupação da terra no município de Juiz de Fora dos anos de 1947 aos dias atuais. **Principia: Caminhos da Iniciação Científica**, [S. l.], v. 19, n. 2, 2020.
- BASTOS, W. L. **Mariano Procópio Ferreira Lage: Sua vida, sua obra, descendência, genealogia**. Juiz de Fora: Edições Paraibuna, 1991.
- BERTIN, J. **Semiologie Graphique. Les diagrammes, les réseaux, les cartes**. Paris: Les Editions de l'Ecole des Hautes Etudes em Sciences Sociales, 1983.
- BIRCHAL, S. O. O empresário brasileiro: um estudo comparativo. **Revista de Economia Política**, v. 18, n. 3 (71), p. 16-37, 1998.
- BLASENHEIM, P. L. Railroads in Nineteenth-century Minas Gerais. **Journal of Latin American Studies**, v. 26, n. 2, p. 347-374, 1994.
- BLOCH, M. **Apologia da História: ou o ofício de historiador**. Rio de Janeiro: Editora Zahar, 2002.
- BURMEISTER, H. **Viagem ao Brasil Através das Províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais**. Tradução de Manuel Salvaterra e Hubert Schoenfeldt. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/Edusp, 1980. 372p
- CARRARA, M. L. **Plano Howyan de Juiz de Fora: técnica, proselitismo e politicagem na Primeira República**. 2020, 152 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal de Minas Gerais, Escola de Arquitetura, Belo Horizonte, 2020.

CARRITHERS, D. Montesquieu's Philosophy of History. **Journal of the History of Ideas**, Philadelphia, v. 47, n. 1, p. 61-80, 1986.

CIMINO, C. C. G. **História e Memória da Ferreira Guimarães em Juiz de Fora**. Juiz de Fora: FUNALFA, 2018.

CLUB DE ENGENHARIA (org.). **O Brasil na Exposição Internacional dos Caminhos de Ferro em Paris em 1887, secção brasileira organizada pelo Club de Engenharia no Imperial Lycêo de Artes e officios do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1887. Disponível em: <https://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/20.500.12156.3/442864>. Acesso em: jun. 2022.

COMPANHIA DE ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II. **Vistas Photographicas da Estrada de Ferro D. Pedro II**, 1881. Disponível em: <https://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/20.500.12156.3/36869>. Acesso em jun: 2022.

COUTO, R. C. L. **São Pedro – o coração da colônia alemã de Juiz de Fora**. Juiz de Fora: Editora Associada Ltda, 2018.

CRAVO, T. A. Modernização esquecida, construindo pontes e estradas no Brasil Imperial: engenheiros e artífices em uma região exportadora em Minas Gerais (1850-1875). **Almanack**, n. 6, p. 133-151, 2013.

DENT, H. C. **A year in Brazil**. London: Kegan Paul, Trench & Co. Paternoster Square, 1886. Disponível em: <https://archive.org/details/ayearinbrazilwi01dentgoog/page/n6/mode/2up?q=Morritt&view=theater>. Acesso em: jul. 2023.

DOS SANTOS, D. F.; BRITO, T. L. F.; FERNANDES, M. C.; SOUSA, G. M. Manutenção da planta Koeler para digitalização através de levantamento fotográfico. **Revista Brasileira de Geomática**, v. 5, n. 2, p. 277-290, 2017.

DUARTE, F. M. **Mercado financeiro e crédito público: acumulação de capital e infraestrutura urbana em Juiz de Fora (1870-1900)**. Juiz de Fora: FUNALFA, 2016.

DUARTE, P. A. **Fundamentos de Cartografia**. 2 ed. Florianópolis: Editora UFSC, 2002.

Estatutos do Club de Engenharia, Typographia Nacional, 1881, 17p. Disponível em: http://objdigital.bn.br/acervo_digital/rede_memoria/galerias/clueng/FTS-2028.pdf. Acesso em: mai. 2022.

DUTENKEFER, E. Metodologia para um saber e um fazer geo-histórico: análise de espacialidades pretéritas utilizando instrumentos computacionais. **Revista do Instituto de Estudos Brasileiros**, Brasil, n.65, p. 57-71, 2016.

ETHINGTON, P. J. Placing the past: "Groundwork" for a spatial theory of History. **Rethinking History**, v. 11, n. 4, p. 465-493, 2007.

FERNANDES, F. S. Proposições para a salvaguarda do patrimônio funerário em Juiz de Fora: o cemitério de Nossa Senhora da Glória e o Cemitério da Comunidade Evangélica de confissão Luterana. **e-hum: Revista Científica das áreas de História, Letras, Educação e Serviço Social do Centro Universitário de Belo Horizonte**, v. 12, n. 2, p. 124-141, 2019.

FIGUEIRA, M. F. **Memória Histórica da Estrada de Ferro Central do Brazil**, Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1906.

FORTES, M. A. **Tratado do modo o mais fácil, e o mais exacto de fazer as cartas geograficas, assim da Terra, como do mar, e tirar as plantas das Praças, Cidades, e edifícios com instrumentos, e sem instrumentos, para servir de instruccam à fabrica das Cartas Geograficas da Historia Ecclesiastica, e Secular de Portugal**. Officina Pascoal da Sylva, Impressor de Sua Magestade: Lisboa Occidental, 1722.

FREYRE, G. **Casa-grande & senzala**. São Paulo: Global Editora e Distribuidora Ltda, 2003.

GIROLETTI, D. **Industrialização de Juiz de Fora**. Juiz de Fora: Editora da Universidade Federal de Juiz de Fora, 1988.

GOODWIN JUNIOR, J. W. **Cidades de Papel: imprensa, progresso e tradição – Diamantina e Juiz de Fora, MG (1884-1914)**. 2007, 352f. Tese (Doutorado), Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, São Paulo-SP, 2007.

GRUNEWALD, J. R. (1887). Description of the Viaduct over the River Retiro. **Minutes of the Proceedings of the Institution of Civil Engineers**, v. 87, p. 371–372, 1887. Disponível em: <https://www.icevirtuallibrary.com/doi/pdf/10.1680/imotp.1887.21304>. Acesso em: jun. 2022.

GUIMARÃES, E. S. Tensões remanescentes das senzalas: análise de tutorias de menores afrodescendentes (Juiz de Fora, MG, final do século XIX e início do século XX). **Revista Justiça e História**, v. 5, n. 9, set. 2005.

HARTSHORNE, R. **The nature of geography**, Lancaster: The Association of American Geographers, 1939. Disponível em: https://files.cercomp.ufg.br/weby/up/214/o/Livro-The_Nature_of_Geography.pdf. Acesso em: out. 2021.

HOBSBAWN, E. J. **A Era dos Impérios (1875-1914)**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 7 ed, 1988.

KHALDÛN, I. **The Muqaddimah – An Introduction to History**. Translated from the Arabic by Franz Rosenthal. London: Routledge & Kegan Paul, 1958. Disponível em: <https://archive.org/details/in.gov.ignca.16173/page/n605/mode/2up?q=+water+>. Acesso em: out. 2021.

KROPF, S. P. O saber para prever, a fim de prover - a engenharia de um Brasil moderno. *In*: HERSCHMANN, I.; PEREIRA, C. A. M. (orgs). **A Invenção do Brasil Moderno: medicina, educação e engenharia nos anos 20-30**. Rio de Janeiro: Rocco, 1994.

LACERDA, A. H. D. **Negócios de Minas: família, fortuna, poder e redes de sociabilidades. Os Ferreira Armonde (1751-1850)**. São Paulo: Intermeios; Juiz de Fora: FUNALFA, 2013.

LAGE, O. V. B.; ESTEVES, A. **Albúm do Município de Juiz de Fora**. Bello Horizonte: Imprensa Oficial do Estado de Minas, 1915.

LEITE NETO, L. (org). **Catálogo biográfico dos senadores brasileiros (1826 a 1986)**. Brasília: Senado Federal, vol. 2, 1986. Disponível em: <http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/546804>. Acesso em: mai. 2022.

LEITE, A. G. **História, sociedade, planejamento urbano e suas configurações e vivências na espacialidade pública de Juiz de Fora**. 2008. 199 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Federal de Minas Gerais, Escola de Arquitetura, Belo Horizonte, 2008.

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

LUCENA, W. G. **O crédito predial e a mobilização do imóvel: modernização, mercado imobiliário e associado de capitais na/da Cidade da Parahyba nas décadas de 1910 à 1930**. 2020, 276f. Tese (Doutorado), Universidade Federal da Paraíba, Centro de Ciências Exatas e da Natureza, João Pessoa-PB, 2020.

LUCENA, W. G. O espetáculo das “reliquias inanimadas dos mortos”: o jornal A União e os negócios da Parahyba do Norte na Primeira República. **OKARA: GEOGRAFIA EM DEBATE (UFPB)**, v. 13, p. 624-642, 2019.

MACHADO, P. J. O; CARAMÉZ, L. A. S; MELO, R. S. Plantas urbanas de Juiz de Fora do século XIX: bases para o planejamento, ordenamento e gestão territorial. *In*: **MARINHO, Anderson da Silva et. al. (Orgs.). (Org.). Coletânea II - Planejamento e gestão em suas diversas amplitudes**, Tomo IV: Geotecnologias e cartografia social aplicadas ao planejamento e gestão territorial. 1ed.São Luís/MA: EDUFMA, 2022, v. 1, p. 193-202.

MARINHO, P. E. M. M. **Ampliando o Estado Imperial: os engenheiros e a organização da cultura no Brasil oitocentista, 1874-1888**. 2008. 387 f. Tese (Doutorado em História) - Universidade Federal Fluminense, Instituto de História, Niterói, 2008.

MARINHO, P. E. M. M. Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II: a grande escola prática da nascente Engenharia Civil no Brasil oitocentista. **Topoi**, Rio de Janeiro, vol. 16, n. 30, p. 203-233, 2015.

MARINHO, P. E. M. M. Porta-vozes em uma era de incertezas: o Club de Engenharia e a concepção de uma inspetoria geral das estradas de ferro. **Revista Brasileira de História da Ciência**, Rio de Janeiro, v. 3, n. 2, p. 170-18, 2010.

MARTINELLI, M. **Mapas da Geografia e Cartografia Temática**. São Paulo: Editora Contexto, 2010.

MARTINELLO, A. S. **Geografia histórica, discursos espaciais e construção territorial em Santa Catarina**. 2016. 245 p. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

MIRANDA, S. R. **Cidade, Capital e Poder: Políticas Públicas e questão urbana na velha Manchester Mineira**. 1990, 322f. Dissertação (Mestrado em História Social), Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Niterói-RJ, 1990

MINAS GERAIS. **Comissão d'Estudo das Localidades Indicadas para a nova Capital. Relatório apresentado a S. Ex. Sr. Dr. Affonso Penna, Presidente do Estado, pelo engenheiro civil Aarão Reis**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1893.

MONTESQUIEU. **Mélanges inédits de Montesquieu**. Bordeaux: G. Gounouilhou; Paris: J. Rouam & C, 1892. Disponível em: https://fr.wikisource.org/wiki/Livre:Montesquieu_-_M%C3%A9langes_in%C3%A9dits,_1892.djvu. Acesso em: out. 2021.

MORATORI, D. A. **As diretrizes legais na evolução urbana da rua Marechal Deodoro (parte baixa): dos Códigos de Posturas às leis de proteção patrimonial**. 2017. 245f. Dissertação (Mestrado em Ambiente Construído) – Universidade Federal de Juiz de Fora, Faculdade de Engenharia, Juiz de Fora-MG, 2017.

MORGAN, C. A magia dos mapas. **Seleções do Reader's Digest**. Lisboa, tomo 37, n.222, 1989.

OLIVEIRA, F. A. M. S. **“Imperatriz” versus “Tiradentes”: “fazer urbano”, abolicionismo e republicanismo na municipalidade de Juiz de Fora (1881-1889)**. 2015.178 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Juiz de Fora, Instituto de Ciências Humanas, Juiz de Fora, 2014.

OLIVEIRA, M. R. **Negócios de Famílias: mercado, terra e poder na formação da cafeicultura mineira, 1780-1870**. Bauru – SP: Edusc; Juiz de Fora – MG: FUNALFA, 2005.

OLIVEIRA, P. **História de Juiz de Fora. Juiz de Fora: Gráfica Comércio e Indústria**, 1966.

OLIVEIRA, Paulino de. Dois povoados distintos constituíram a cidade de Juiz de Fora. *In: Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Minas Gerais*, v.5, p. 55-63, 1958.

PASSAGLIA, L. A. P. **A preservação do patrimônio Histórico de Juiz de Fora: medidas iniciais**. Edição: Prefeitura de Juiz de Fora, 1982.

PIRES, A. **Café, Finanças e Bancos: Uma Análise do Sistema Financeiro da zona da Mata de Minas Gerias: 1889/1930**. 2004, 412f. Tese (Doutorado), Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Juiz de Fora-MG, 2004.

PIRES, A. **Capital agrário, investimento e crise na cafeicultura de Juiz de Fora (1870-1930)**. 1993. 169 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia Niterói, 1993.

REVISTA DO CLUB DE ENGENHARIA, Rio de Janeiro: Typ. G. Leuzinger & Filhos, anno I, vol. 8, 1887.

RIBEIRO, L. R. **Pequena Contribuição à História da Estrada de Ferro Vitória a Minas**. Vitória-ES: ARTGRAF, 1986.

RODRIGUES, F. B. R. **Os engenheiros tomam Partido: Trajetórias e transformações no Clube de Engenharia (1874-1910)**. 2017. 185p. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciência Humanas e Filosofia, Niterói, 2017.

ROVELLI, C. **A ordem do tempo**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2018.

SANTOS, M. **A Natureza do Espaço: Técnica e tempo. Razão e Emoção**. São Paulo: Edusp, 4. ed. 2004.

SILVA, D. O. **Destinos incertos: negociantes, cativos e o tráfico interno em Juiz de Fora (1870-1880)**. 2019. 201 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Juiz de Fora, Instituto de Ciências Humanas, Juiz de Fora, 2019.

SILVA, D. O. **Pelas rotas do comércio interno de escravos: notas sobre a atuação dos agentes do tráfico em Juiz de Fora/MG na segunda metade do Oitocentos**. *In: 10º ENCONTRO ESCRAVIDÃO E LIBERDADE NO BRASIL MERIDIONAL. Anais, ambiente virtual*, sessão 02: Dimensões do tráfico de escravizados, Universidade Federal de São Paulo (Guarulhos) e Universidade Estadual Paulista (Assis), 2021, p. 1-15.

SILVA, E. L. **O salão dos passos perdidos: depoimento ao CPDOC I** - Evandro Lins e Silva; entrevistas e notas, Marly Motta, Verena Alberti; edição de texto, Dora Rocha - Rio de Janeiro: Nova Fronteira: Ed 1. FGV, 1997.

SILVA, R. B. **Uma irmandade esquecida: a Irmandade de Nossa Senhora do Rosário de Juiz de Fora (1888-1905)**. 2020, 110 f. Dissertação (Mestrado em

História) – Universidade Federal de Juiz de Fora, Instituto de Ciência Humanas, Niterói-RJ, 2020.

SILVEIRA, L. A. A engenharia no Brasil Imperial: formação acadêmica, sociabilidade intelectual, legitimação profissional e construção do ideário moderno na cidade do Rio de Janeiro. *In: 3º Encontro Internacional 7º Seminário Fluminense de Pós-Graduação em História: Histórias & Parcerias*, Anais, Rio de Janeiro: ANPUH, 2022, np. Disponível em: https://www.historiaeparcerias.rj.anpuh.org/resources/anais/19/hep2021/1635699329_ARQUIVO_94989ce88f82a81daa55f322878f3255.pdf. Acesso em: jun. 2022.

STEHLING, L. J. **Juiz de Fora a Companhia União e Indústria e os alemães**. Juiz de Fora: FUNALFA, 1979.

TAUNAY, A. E. **O Senado do Império**. Brasília: Senado Federal, 1978.

TRAVASSOS, M. **Santa Casa de Misericórdia de Juiz de Fora: uma reportagem para a história**. Juiz de Fora: Esdeva, 1993.

TSCHUDI, J. J. V. **Reisen durch Südamerika**. Leipzig: F. A. Brockhaus, 1866. Disponível em: <https://digital.bbm.usp.br/handle/bbm/6787>. Acesso em: jan. 2021.

VASQUEZ, P. K. **Album da estrada União Indústria**. Rio de Janeiro: Quadratim G, 1998.

VIEIRA JUNIOR, I. **Torto Arado**. São Paulo: Todavia, 1 ed, 2019.

ANEXO A - Nome dos Proprietários e quantidade de suas respectivas propriedades
(Continua).

Nome dos Proprietários	Número de propriedades
Bernardo José de Castro	11
D. Rita Tostes	10
Casa de Caridade	9
Jacob Becca	9
Frederico Daebert	8
Herdeiros do Barão de Bertioga	8
João Antonio da Costa	8
Antonio Joaquim de Azevedo	7
Antonio Pereira Netto	7
Dr. Ernesto Gama	7
Manoel Pereira da Fonseca	7
Viuva de Domingos Machado	7
Coronel Manoel Vidal Barbosa Lage	6
Dr. Antero Lage Barbosa	6
João Alves de Brito	6
João Evangelista da S. ^a Gomes	6
José de Oliveira	6
Luiz Amancio Alves	6
Anacleto José de Sampaio	5
Antonio Candido	5
Antonio Jung	5
Manoel Correia	5
Manoel Ferreira Velloso	5
Manoel Marques Ferreira	5
Viuva do Cassiano	5
Agostinho de Souza	4
Braz Carazo da Rosa	4
D. Antonia Horta Barbosa	4
D. Doroteia Halfeld	4
D. Firmina Martins	4
Dr. Candido Tostes	4
Frederico Wwinther	4
Henrique Griez	4
Henrique Hass	4
J. Vicente Fortes	4
Jacob Hacomp	4
José Furtado de Mendonça	4
José Goulart	4
José Orozimbo Pinto Monteiro	4
Manoel Antonio da Rosa	4
Manoel Luiz do Couto	4
Manoel Vicente	4

ANEXO A - Nome dos Proprietários e quantidade de suas respectivas propriedades
(Continua).

Nome dos Proprietários	Número de propriedades
Martinho Haecher	4
Pasqual Lambardy	4
Simphonia Dias	4
Andre Alfeld	3
Antonio Dias de Carvalho	3
Antonio Moraes	3
Antonio Ribeiro da Silva	3
D. Elisa Darol	3
D. Maria Tostes	3
Dr. Marcelino de Assis Tostes	3
Eduardo Camillo de Campos	3
Francisco Antonio Tardio	3
Francisco dos Reis	3
Francisco Marinho	3
Jacob Abrão	3
João Jorge	3
Jorge Schuloucher	3
José Goncalves Viana	3
José Maria Velloso	3
José Moreira	3
José Vicente Fortes	3
Josué de Queiros	3
Julio Jandel	3
Major Joaquim Mendes Ferreira	3
Pedro da Silveira	3
Semão Levestem	3
Theophilo Guimaraes Fortes	3
Valentim Surreros	3
Venancio Delgado da Motta	3
Viuva de Manoel Candido de Brito	3
Francisco Ministerio	3
Altivo Silvino Lima e Carmo	2
Angelo Pantechim	2
Antonio Alvarenga	2
Antonio de Paula Nunes	2
Antonio Lopes	2
Baronesa de Cataguases	2
Brandi C ^a .	2
Claudiano Lopes	2
Clemente Caran	2
Coronel João Vieira	2

ANEXO A - Nome dos Proprietários e quantidade de suas respectivas propriedades
(Continua).

Nome dos Proprietários	Número de propriedades
D. Carlota Ferra	2
D. Clava Alves	2
D. Henriqueta Julia Braga	2
D. Luiza Hufa	2
D. Maria Amelia Netto	2
D. Maria Augusta Pinto	2
D. Maria de Andrade	2
D. Maria de Assis	2
D. Rita Lage	2
Dr. João Ribeiro Mendes	2
Francisco Pagj	2
Francisco Rebardello	2
Frederico Hauk	2
Frederico Hess	2
Friths Cathout	2
Gabriel Emilio Jouvert	2
Henrique Alchert	2
Henrique Daebert	2
Irineo da Silva	2
João Camillo da Costa	2
João Coelho Dias	2
João Francisco Tristão	2
João Huber	2
João Reinaldo	2
Joaquim Coelho Dias	2
Joaquim Nogueira Jaguribe	2
José Brilha	2
José Custodio	2
Jose Januario	2
José Tavares	2
Luiz Ferreira Barreiros	2
Macedamo José de Souza	2
Magno Wveinssl	2
Major Francisco Halfeld	2
Manoel Joaquim da Silva	2
Mattos e Irmão	2
Miguel Lambrecht	2
Pedro Hess	2
Sabino Tavares	2
Tenente Coronel Antonio Caetano de Oliveira Horta	2

ANEXO A - Nome dos Proprietários e quantidade de suas respectivas propriedades
(Continua).

Nome dos Proprietários	Número de propriedades
Ygnacio Mauricio Alves de Souza	2
Vigario Thiago Mendes Ribeiro	2
Daniel Lechinel	1
Adolphe Defrua	1
Adolpho Fasseber	1
Afrancisco Antonio do Carmo	1
Agostinho de Oliveira e S ^a	1
Alexandre Levy	1
Alexandrino Correia	1
Alvaro Antonio Alves	1
Antiga casa de Camara	1
Antonio Barreto	1
Antonio Estelita de Souza	1
Antonio Fartado de Mendonça	1
Antonio Francisco de Lemos	1
Antonio Francisco de Moraes	1
Antonio Gancalves	1
Antonio Jose Teixeira Tocantins	1
Antonio Joaquim Tinauco	1
Antonio Pinheiro Bastos	1
Antonio Pinto de Carvalho	1
Antonio Praia	1
Antonio Serra	1
Antonio Tostes	1
Augusto Barbosa	1
Balbino de Magalhaes Gomes	1
Barão de Itatiaia	1
Barão de Santa Helena	1
Barão de Santa Mafalda	1
Bernardino da S ^a Leal	1
Bernardo do S ^a Mello	1
Bernardo Justiniano da Rocha	1
Caetano Lauterio	1
Candido Roberto Fortes	1
Capella da Gloria	1
Capella de S. Sebastião	1
Capella dos Passos	1
Capitão Domingos Nery Ribeiro	1
Capitão Felississimo Pinto Monteiro	1
Capitão Francisco da Cunha Horta	1

ANEXO A - Nome dos Proprietários e quantidade de suas respectivas propriedades
(Continua).

Nome dos Proprietários	Número de propriedades
Capitão Guilherme Justino Halfeld	1
Capitão José Caetano Horta	1
Capitão Manoel Francisco de Assis	1
Capitão Pedro Rodrigues Horta	1
Casemiro Thomé dos Santos	1
Cemitério	1
Christiano Schubr	1
Companhia de Bonds	1
Companhia Ingleza	1
D. Amelia Milagres	1
D. Anna Billar	1
D. Anna Lima	1
D. Anna Nunes	1
D. Arminda de Oliveira	1
D. Balbina Rangel	1
D. Barbara do Rosario	1
D. Caetana Correia	1
D. Candida Pereira	1
D. Clara Alves	1
D. Claudina de Andrade	1
D. Elisa de Aguiar	1
D. Emiliana Costa	1
D. Flavia de Andrade	1
D. Floresbella Parreiras Horta	1
D. Joaquina Tavares	1
D. Lucia Côrtes	1
D. Maria de Jesus	1
D. Maria de Souza	1
D. Maria Eduarda	1
D. Maria Nunes Lima	1
D. Maria Teixeira	1
D. Maria Vendelina	1
D. Mariana Gonçalves	1
D. Pertanilha Pimão	1
D. Prudencia Maria	1
D. Rita de Mattos	1
D. Theotonia Bretas	1
Domingos Teixeira	1
Dr. Christovão Rodrigues de Andrade	1
Dr. João Nogueira Penido	1

ANEXO A - Nome dos Proprietários e quantidade de suas respectivas propriedades
(Continua).

Nome dos Proprietários	Número de propriedades
Dr. José Caetano Moraes Castro	1
Dr. Justino Ferreira Carneiro	1
Dr. Romualdo de Miranda Ribeiro	1
Dr. Semaes Correia	1
Dupin e Cia	1
Eduardo de Andrade Braga	1
Eduardo de Brito	1
Emilio Jouvét	1
Escola Publica	1
Estação da Estrada de Ferro D. Pedro 2º	1
Estrada de Ferro D. Pedro 2º	1
Felippe Hatto	1
Felix Schmit	1
Forum	1
Francisco Albino	1
Francisco Albino de Freitas	1
Francisco de Paula Andrade	1
Francisco de Paula Gomes	1
Francisco Elias Machado	1
Francisco Eugenio de Resende	1
Francisco Furtado de Mendonça	1
Francisco Hilario Maciel	1
Francisco Rechner	1
Francisco Theodoro d' Araujo	1
Frederico Guilherme Hempp	1
Frederico Ministerio	1
Frederico Schumer	1
Fress e Irmão	1
Gaspar Alberto	1
Geraldo Augusto de Resende	1
Gervais Desvigne	1
Guilherme Bartel	1
Herdeiros do Jynac	1
Idem Publico	1
Ignacio Gama	1
Jacob Doria	1
Jacob Dub	1
Jacob Hess	1
João Antonio de Carvalho	1
João Antonio de Souza	1

ANEXO A - Nome dos Proprietários e quantidade de suas respectivas propriedades
(Continua).

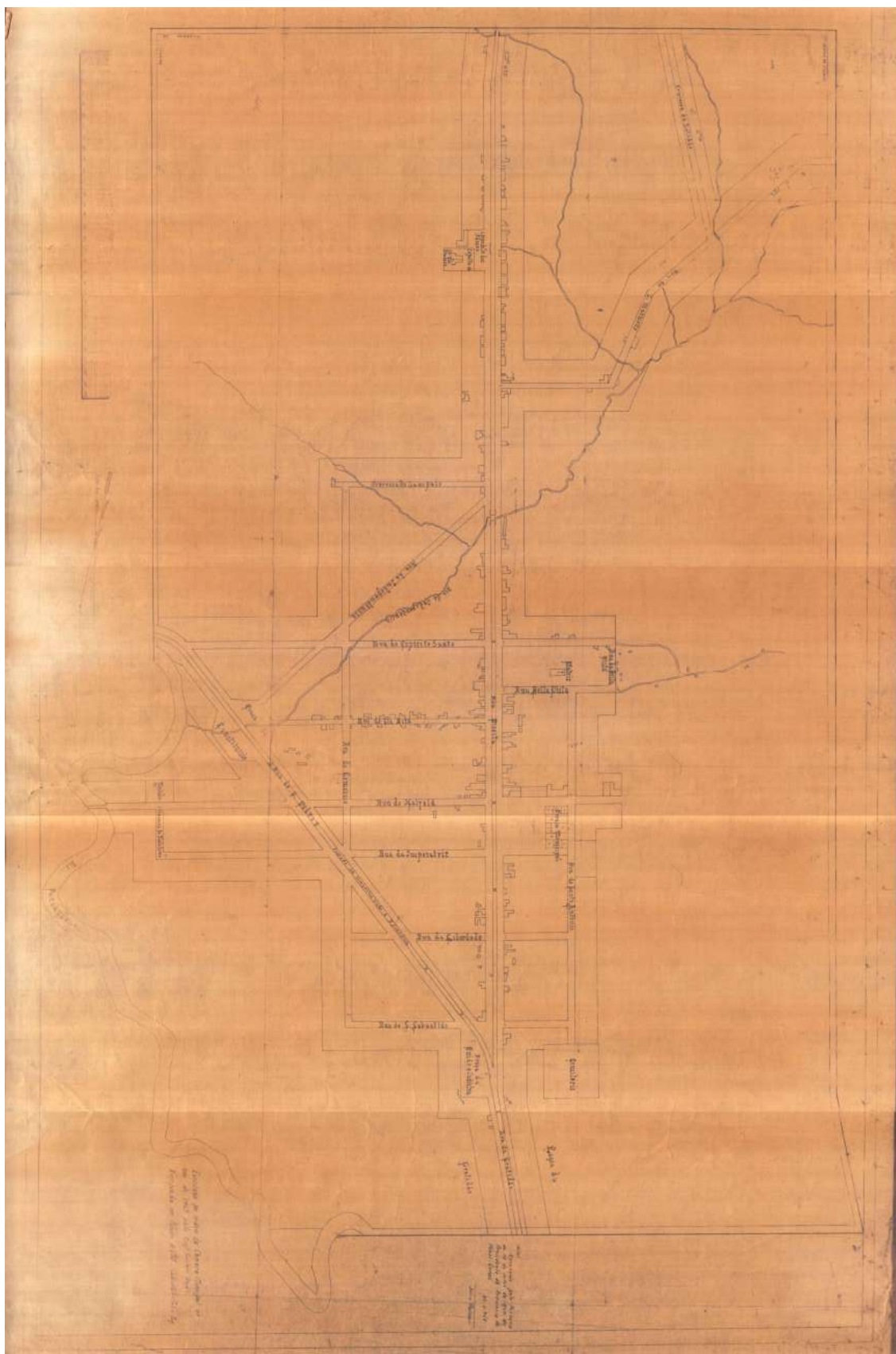
Nome dos Proprietários	Número de propriedades
João Cabral	1
João da Silva	1
João de Oliveira	1
João Ferreira Velloso	1
João Hangel	1
João Italiano	1
João Machado	1
João Martins Pinheiro	1
João Pedro Ribeiro Mendes	1
João Pereira da Silva	1
JoãoLuiz de Carvalho	1
Joaquim Alves de Souza Bastos	1
Joaquim Clemente Pinto	1
Joaquim Pailino de Sampaio	1
Joaquim Pinto	1
Jorge Francisco Grande	1
José Alberto	1
José Americano	1
José Antônio Alves	1
José Antonio Bicarel	1
José Antonio de Mattos Lobo	1
José de Paula Gueiros	1
José Fabiano	1
José Felipe dos Reis	1
José Lisardo	1
José Luiz Nogueira	1
José Maria de Aguiar	1
Jose Marques da Cruz	1
José Rodrigues de Araujo	1
Leonel de Freitas	1
Luiz José do Rego	1
Maçonaria	1
Major Agostinho	1
Major Bernardo Mariano Halfeld	1
Manoel Bibiano de Moura	1
Manoel dos Reis	1
Manoel Eloy Mattoso	1
Manoel J. Pereira da Silva	1
Manoel Luiz do Couto e Silva	1
Matadouro	1

ANEXO A - Nome dos Proprietários e quantidade de suas respectivas propriedades
(Conclusão).

Nome dos Proprietários	Número de propriedades
Mercado	1
Oliveira & Baptista	1
Ozorio Francisco Alves	1
Pedro Baptista de Andrade	1
Pedro Kremer	1
Phelippe Hart	1
Quintiliano Horta Jardim	1
Salino de Oliveira Tavares	1
Tenente Coronel José Alves Barbosa	1
Theatro	1
Thomé Antonio	1
Victorino da S ^a Braga	1
Viuva de Guilherme Wveith	1
Total de Propriedades Numeradas	608

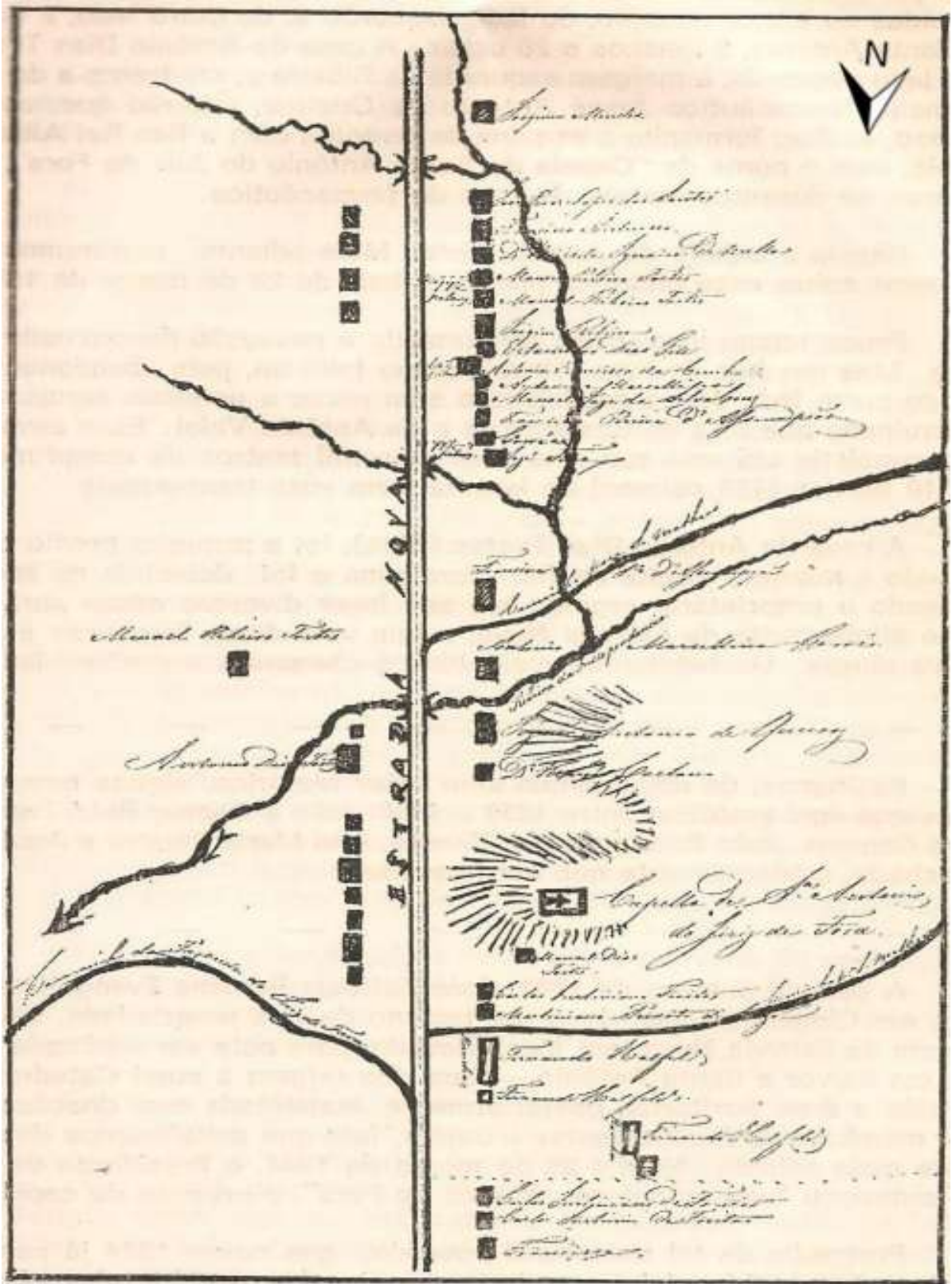
Fonte: Relação Nominal dos proprietarios cujas casas se achão indicadas na Planta da Cidade de Juiz de Fóra – Arquivo Histórico de Juiz de Fora, série 53.

Anexo B - Planta Cadastral elaborada por Gustavo Dodt, de 1860.



Fonte: Cópia da planta original de Dodt, realizada por Antônio Carlos Cortes em 1967 – Arquivo Histórico de Juiz de Fora.

Anexo C – Croqui da Estrada Nova



Fonte: Adaptado de Lessa (1985, p.35).