

UNIVERSIDADE FEDERAL DE JUIZ DE FORA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOCIÊNCIAS

O PROCESSO URBANO DE JUIZ DE FORA – MG
Aspectos econômicos e espaciais do Caminho Novo ao ocaso industrial

Yuri Amaral Barbosa

Juiz de Fora
2013

YURI AMARAL BARBOSA

O PROCESSO URBANO DE JUIZ DE FORA – MG

Aspectos econômicos e espaciais do Caminho Novo ao ocaso industrial

Monografia apresentada ao curso de Geografia da Universidade Federal de Juiz de Fora como requisito parcial para a obtenção do título de bacharel em Geografia

Orientador: Prof. Dr. Júlio César Gabrich Ambrozio

Juiz de Fora
2013

YURI AMARAL BARBOSA

O PROCESSO URBANO DE JUIZ DE FORA – MG

Aspectos econômicos e espaciais do Caminho Novo ao ocaso industrial

Monografia apresentada ao curso de Geografia da Universidade Federal de Juiz de Fora como requisito parcial para a obtenção do título de bacharel em Geografia, submetida a seguinte banca examinadora:

Banca Examinadora

Prof. Dr. Júlio César Gabrich Ambrozio (Orientador)
Departamento de Geociências – UFJF

Prof^a. Dra. Maria Lúcia Pires Menezes
Departamento de Geociências – UFJF

MSc. Wilton Dias Cordovil
Programa de Pós-graduação em Geografia - UFJF

Conceito Obtido: _____

Juiz de Fora, _____ de _____ de 2013.

Dedico este trabalho *in memoriam* de
minha avó, Adeb Gomes Barbosa. Por
todo carinho recebido.

AGRADECIMENTOS

São muitos a agradecer e poucas linhas a tecer. Numa ordem cronológica, posso dizer que agradeço aos meus pais pela vida, por todo ensinamento recebido e pela estrutura que me possibilitou chegar até o ensino superior. Agradeço à minha namorada, Joviana Fernandes Marques, sem a qual eu não estaria aqui, escrevendo estas palavras neste momento, por todo incentivo, carinho, compreensão e amor diligente que me confere diariamente desde o Ensino Médio. À minha tia Ducarmo, pelas palavras sempre sábias e pelo auxílio em tempos de cursinho. À tia Cacá, pelo incentivo e motivação para o estudo e para a participação em congressos.

Aos amigos e amigas de curso, em especial, Rodolfo, Rodrigo, Gabriel e Pedro, pelo companheirismo, pela prosa e pelas risadas em meio a cartas de baralho e artigos científicos. À instituição, Universidade Federal de Juiz de Fora – e toda a população brasileira que a sustenta –, pelo amparo financeiro e estrutural, sem o qual, tornaria mais penosos os anos de curso que sempre estarão vivos em minha cabeça. Aos professores – a todos – mas em especial, àqueles que acreditaram em meu trabalho e me deram possibilidades e ânimo para seguir no curso: Cássia de Castro Martins Ferreira, Geraldo César Rocha, Vicente Paulo dos Santos Pinto, Maria Lúcia Pires Menezes e Clarice Cassab Torres. Ao meu orientador, Júlio César Gabrich Ambrozio, pelas reuniões sempre proveitosas, indicações valiosas, críticas construtivas e boa vontade e ao Wilton Dias Cordovil, quase um co-orientador, que me incentivou a desbravar essa seara da Geografia Histórica, e muito me ajudou com indicações e indagações.

A todos, meu profundo agradecimento.

“O espaço é a acumulação desigual de tempos”

Milton Santos

RESUMO

Este trabalho pretende desvendar a produção do espaço pretérito da cidade de Juiz de Fora – MG – ao longo da marcha do tempo, desde sua constituição enquanto lugar de passagem, com o Caminho Novo, até a década de 1930, quando a cidade sofre uma relativa desaceleração industrial. Compreendendo o espaço como um produto histórico, observamos que diferentes períodos produzem diferentes construções espaciais e, estas, sobrepõem-se, constituindo a cidade que se desdobra sob nossos olhos. O que almejamos é, a partir de um recorte temporal, interpretar o espaço como nosso presente, um “presente histórico”. A produção espacial de Juiz de Fora ocorreu fortemente atrelada aos setores econômicos de produção, a partir daí, observamos que a cidade passa por dois períodos distintos na sua constituição: primeiramente norteado pelo setor primário, com a economia cafeeira, e, posteriormente, pelo setor secundário, com o grande desenvolvimento industrial a partir do final do século XIX. Procuramos, então, descrever e interpretar, numa visão crítica, a configuração espacial ao longo do período, vinculando, também, questões políticas e sociais em diferentes escalas.

Palavras-chave: Geografia Histórica, Produção do Espaço, Setor econômico, Juiz de Fora.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURA 1 - Mapa do Caminho Velho	22
FIGURA 2 - Mapa do Caminho Novo	23
FIGURA 3 - Sesmaria do Rio Barro	25
FIGURA 4 - Mudança de Traçado do Caminho Novo	29
FIGURA 5 - Croqui da Estrada Nova	31
FIGURA 6 - Planta de Juiz de Fora confeccionada em 1860	33
FIGURA 7 - Topografia da parte central de Juiz de Fora	36
FIGURA 8 - Propaganda da Companhia União e Indústria	42
FIGURA 9 - Mapa da cidade adaptado por Haroldo de Oliveira	44
FIGURA 10 - Avenida Rio Branco em 1872	46
FIGURA 11 - Aspecto da Rua Halfeld em 1880	49
FIGURA 12 - Gráfico da evolução proporcional da área de mata, pasto e cafezal	53
FIGURA 13 - Vista panorâmica da Tecelagem Bernardo Mascarenhas (1900)	67
FIGURA 14 - Distribuição das fábricas no centro urbano de Juiz de Fora	86
FIGURA 15 - Localização das principais indústrias em 1920	88
FIGURA 16 - Localização da vila operária da Companhia Têxtil Bernardo Mascarenhas	90
FIGURA 17 - Localização da Construtora Pantaleone Arcuri & Spinelli e vila operária	91
FIGURA 18 - Limites da urbanização em 1883, 1890 e 1912	93
FIGURA 19 - Parque Halfeld em 1901	96
FIGURA 20 - Enchente de 1906	97
FIGURA 21 - Mapa das Linhas de Bonde em Juiz de Fora	98
FIGURA 22 - Aspecto da parte alta da Rua Halfeld em 1910	100
FIGURA 23 - Aspecto da Avenida Rio Branco em 1920	103

FIGURA 24 - Evolução do Saneamento Básico em Juiz de Fora	105
FIGURA 25 - Rua da Gratidão, Bairro Glória na década de 1920	114
FIGURA 26 - Transações imobiliárias – 1916/1930	115
FIGURA 27 - Transações imobiliárias – 1931/1936	116
FIGURA 28 - Vista da Rua Halfeld (1925)	118
FIGURA 29 - Esquina da Rua Halfeld com a Av. Getúlio Vargas (1928)	118

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 - Constituição da População da Vila de Santo Antonio do Juiz de Fora	32
TABELA 2 - Procedência do Café Mineiro Exportado (1847 – 1851)	35
TABELA 3 - Participação dos Grandes Proprietários no Conjunto da Área Vila do Santo Antonio do Paraibuna (1855/1856)	37
TABELA 4 - Estrutura da concentração fundiária nos inventários post-mortem do município de Juiz de Fora, 1870 – 1888	37
TABELA 5 - Plantel de Escravos nas Cidades da Zona da Mata	38
TABELA 6 - População de Juiz de Fora em 1872	45
TABELA 7 - Número médio de pés de café por unidade em Juiz de Fora (1880/1929)	52
TABELA 8 - Indústrias e manufaturas criadas por ramos de atividade em Juiz de Fora (1889 – 1930)	60
TABELA 9 - População da cidade de Juiz de Fora por rua (1890)	72
TABELA 10 - Participação Relativa da Indústria de Juiz de Fora (1907)	78
TABELA 11 - Nível de concentração da indústria de Juiz de Fora em 1907 e 1920	78
TABELA 12 - Estrutura Industrial em Juiz de Fora (1907 – 1908)	80
TABELA 13 - Municípios mais industrializados de Minas Gerais segundo o valor da produção (contos de réis) em 1907 e 1920	81
TABELA 14 - Indústria de Juiz de Fora em comparação com os principais centros industriais do país em 1907	81
TABELA 15 - Estabelecimentos na área urbana em 1915	83
TABELA 16 - Número de estabelecimentos industriais por ruas da cidade (1915)	85
TABELA 17 - Crescimento dos estabelecimentos comerciais em Juiz de Fora (1870/1925)	94
TABELA 18 - Crescimento da população urbana e rural de Juiz de Fora (1890/1920)	95
TABELA 19 - Distribuição espacial da população urbana	95
TABELA 20 - Número de falências de estabelecimentos industriais em Juiz de Fora entre 1920 e 1930	109

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
1 – DO ESPAÇO NATURAL AO ESPAÇO GEOGRÁFICO: A CONSTITUIÇÃO DE JUIZ DE FORA	21
1.1 – Modificações no Espaço Natural	21
1.2 – Estabelecimento da Ocupação	26
1.3 – O Advento do Café	34
1.4 – A União e Indústria e o Desenvolvimento do Centro Urbano	39
1.5 – A Expansão do Triângulo Central: A Estrada de Ferro	46
2 – PROTO-INDÚSTRIA E ESPAÇO URBANO-INDUSTRIAL	51
2.1 – O Relativo Ocaso Cafeeiro	51
2.2 – O Desenvolvimento Proto-Industrial	56
2.2.1 – A Inversão de Capitais	57
2.2.2 – A Controvérsia Imigrante	59
2.2.3 – O Setor Financeiro	63
2.2.4 – A Energia Elétrica	66
2.3 – A Decorrente Expansão Urbano-Industrial	70
3 – A CONSTITUIÇÃO DA MANCHESTER MINEIRA	77
3.1 – Inflexão Industrial	77
3.2 – A Organização Espacial da Indústria em Juiz de Fora	83
3.2.1 – As Vilas Operárias	88
3.3 – Marcas do Desenvolvimento Industrial no Urbano	92
4 – A DESACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO INDUSTRIAL.....	108
4.1 – O Quadro Industrial	108
4.2 – Desenvolvimentos Urbanos em meio a Crise	113
4.3 – Conjuntura Econômica e Política pós-1930	119

CONSIDERAÇÕES FINAIS	124
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	127
ANEXOS	133

INTRODUÇÃO

A história de Juiz de Fora nos mostra que a cidade teve grande prestígio e relevância em todas as esferas governamentais por quase um século – entre meados do século XIX até as primeiras décadas do século XX. O que nos chama mais atenção é o fato dela ter se destacado nesse cenário tanto no setor primário, como grande produtora de café – para não dizer a maior do estado –, quanto no setor secundário – a Manchester Mineira.

Partindo dessa observação, uma citação de Milton Santos nos chamou atenção: elucidando acerca das formas de organização do espaço mediante as técnicas, o autor diz que “[...] a cada novo modo de produção (ou a cada novo momento do mesmo modo de produção) mudam a estrutura e o funcionamento do espaço” (SANTOS, 1999, p.6). Ora, se assim o é, faz-se mister entender de que forma a estrutura do espaço foi alterada mediante esse processo transitório de uma economia pautada na produção agroexportadora para um economia industrial, produtora de bens de consumo.

A premissa dessa investigação apóia-se na concepção do espaço como um produto histórico, uma vez que “tudo o que existe articula o presente e o passado, pelo fato de sua própria existência” (SANTOS, 2008, p.252). Assim, se a Geografia pretende, enquanto ciência, interpretar o espaço geográfico e sua produção, é necessário incutir ai sua concepção histórica em variadas escalas, da mais ampla à mais local (SANTOS, 1979, pp. 9-10). Desta maneira, estudar a produção espacial requer obrigatoriamente a reconstituição de elementos históricos, devendo, assim, reconhecer o tempo como um elemento fundamental para sua apreensão (PIRES, 2008, p.9).

Contudo, na maioria das vezes, tratamos o tempo ou o espaço de maneira isolada, ou seja, como os conceitos abstratos, uma vez que negligenciamos sua indissociabilidade como um aspecto essencial e onipresente em nossa experiência sensorial. Tendo em vista, então,

essa relação simbiótica entre espaço e tempo, Milton Santos, compreende que qualquer estudo implica na adoção de um enfoque espaço-temporal (2008, p.252).

Buscando viabilizar um enfoque verdadeiramente espaço-temporal, Milton Santos compara a concretude dos dois conceitos. Afirma que o espaço sempre possui um componente de materialidade e empiricidade concreta, enquanto o tempo possui uma característica mais abstrata. Numa tentativa de, então, unir essas duas categorias, de modo que elas possam ser mutuamente incluídas, o autor busca empiricizar o tempo, buscando nas *técnicas* o elemento integrador, como o traço de união, histórica e epistemologicamente. Essas forças produtivas nos dão a “[...] possibilidade de empiricização do tempo e, de outro lado, a possibilidade de uma qualificação precisa da materialidade sobre a qual as sociedades humanas trabalham” (SANTOS, 2012, p.54). Toda técnica traz consigo história embutida, e é por intermédio delas que o homem realiza a união entre espaço e tempo. O processo de produção, através das técnicas, torna esse tempo concretizado no espaço transformando-as em uma medida do tempo.

Tal relação espaço-tempo é objeto de discussões que vão muito além da seara geográfica, para Oliveira, tal querela tem suas raízes no século XIX, no embate entre as correntes idealista e materialista, que opõem subjetividade e objetividade na definição desses conceitos (1988, p.72)¹. Na geografia, por sua vez, a relação tempo-espaço é alvo de debates desde sua fundação moderna. Segundo Hindenburgo Pires² (2008), durante o início do século XX, outras tendências filosóficas além do positivismo contribuíram para a formação

¹ Temos então, de um lado, uma concepção que apregoa tempo e espaço como concretos, sendo o palco sobre o qual ocorrem os eventos, passíveis de ser mensurados de maneira universal e objetiva; de outro, uma visão subjetiva, onde tempo e espaço eram formas puras de representação sensitiva, apriorística da percepção dos fenômenos, sem existência nas “coisas em si”. Para aprofundar mais essa questão recomendamos Oliveira (1988) e Silva (2011).

² Neste artigo o autor expõe o contexto no qual surgiu a geografia histórica, bem como suas renovações ao longo do século XX.

intelectual dos geógrafos, foi o caso do historicismo³. Num contexto de crítica ao ambientalismo praticado na geografia até o início do século XX, há uma revalorização da história nos aspectos socioculturais e na análise dos processos espaciais que culminou com o surgimento da Geografia Histórica, uma corrente, segundo o autor, negligenciada nos livros de História do Pensamento Geográfico⁴ (2008, p.2).

Erthal (2003, *passim*), discutindo a influência da Geografia Histórica no pensamento geográfico, demonstra que autores da matriz Clássica já se mostravam incomodados com a situação que apartava geografia e história. É o caso de Ritter, que recomendava, em termos metodológicos, uma pesquisa bibliográfica do passado para melhor compreender a região. Hartshorne, por sua vez, em sua obra, interpretou a visão kantiana que dizia que caberia à história narrar os fenômenos através do tempo, e à geografia, através do espaço, propondo, inclusive, um método de pesquisa denominado corte-transversal, onde o pesquisador debruçasse sobre o espaço num determinado momento do passado, cristalizado, elaborando uma descrição do presente pretérito de uma região. Seu compatriota, Carl Sauer⁵, identificado com a visão vidaliana que concebe a paisagem como humana, cultural, passa a ver no estudo de sua gênese e evolução, uma condição *sine qua non* para a compreensão deste conceito. No início dos anos vinte a Geografia Histórica começa a se difundir pelos países de cultura anglo-saxônica até a fundação da Escola do “Middle West”⁶, ou de Berkeley, nos Estados Unidos, reconhecidamente uma escola de Geografia Histórica (CLAVAL, 2006 *apud* PIRES, 2008, p.3).

³ O historicismo é a corrente filosófica que se opõe ao racionalismo. Essa corrente admite que o objeto do conhecimento seja resultado do estudo genético concreto, assim, todo conhecimento é histórico.

⁴ Segundo Pires, “a história do pensamento geográfico do século XX conheceu três grandes movimentos de renovação: o primeiro, fundou a Geografia Histórica e Cultural; o segundo, criou a Nova Geografia ou Geografia Quantitativa; o terceiro, erigiu a Geografia Radical ou Crítica” (2008, p.2). Sendo os dois primeiros no mesmo contexto histórico e o último, no início dos anos 70.

⁵ Embora hajam discordâncias, o referido autor admite Carl Sauer como pertencente à escola Clássica.

⁶ Tal escola estava alicerçada, basicamente, na contribuição de três geógrafos: Carl Sauer (1891-1975), Derwent Whittlesey (1890-1956), e John Wright (1891-1969).

Dessa forma, reconhecemos na própria história do pensamento geográfico a legitimidade do enfoque temporal para a geografia e seu caráter ontológico, sendo forçoso admitir a Geografia Histórica como a ciência que estuda as características e evolução dos espaços pretéritos, sua morfologia, paisagem, organização territorial e formação social (PIRES, 2008, p.10).

Entretanto, representou um enorme desafio à ciência geográfica ultrapassar esse enunciado gratuito que une tempo e espaço. Apesar dos esforços desses pensadores em garantir uma flexibilidade temporal aos estudos espaciais, a corrente da Geografia Histórica apresenta um desenvolvimento não-linear na epistemologia da geografia, intercalando períodos de grande reconhecimento, com outros de grande ostracismo (SILVA, 2012, p.2).

Em meio a essa instabilidade, parece ter se firmado no corpo das ciências geográficas o axioma do presente como tempo preferencial de atuação do geógrafo. Para Brunhes, “[...] o método geográfico [...] é um método que privilegia o estudo exato, preciso, do que existe hoje [...]” (*apud* ABREU, 2000, p.14). O discurso romântico da inseparabilidade do tempo e espaço fica aquém da realidade científica, onde ambos são relativizados. Temos, então, uma geografia apartada da história, buscando sua legitimação no cenário científico numa tentativa de desvincular-se da situação de ciência auxiliar que por muito perdurou, justificando, com isso, o tratamento excrescente da Geografia Histórica na história do pensamento geográfico.

Resumidamente, na evolução de seu pensamento, a geografia viveu aquilo que Abreu chamou de uma “ditadura do presente” (2000, p.15), priorizando esse tempo em seus estudos, indo, no melhor dos casos, apenas à apresentação de problemas, não lhes oferecendo uma solução para tal.

Com todo esse arcabouço teórico conceitual desenvolvido, Abreu (2000, p.15) enfatiza que “passado, presente e futuro são categorias eminentemente sociais, e não categorias determinadoras da geografia”, portanto, para o autor, é preciso libertar-se das

amarras temporais, definindo a geografia para além do estudo da duração do presente, de modo que a análise seja transtemporal. Reconhecemos nas palavras de Milton Santos sua preocupação com um enfoque que seja histórico, entretanto a finalidade desse enfoque possui duas variáveis: Santos vai buscar no espaço histórico uma melhor compreensão das estruturas do presente, enquanto nós buscamos um recorte do passado espacial da cidade sem que isso tenha, *necessariamente*, que influenciar na compreensão do espaço contemporâneo – embora, percebamos trabalhos desse naipe como uma ferramenta extremamente útil na compreensão do presente espacial da cidade. Como Maurício de Abreu enfatiza, “nada há a opor aos trabalhos que tratam da diacronia; sua importância é inquestionável” (2000, p.18), entretanto, acreditamos, como o referido autor, ser uma tarefa do geógrafo analisar esses espaços geográficos do passado, de modo que sejamos capazes de levantar questões relevantes para o entendimento da sociedade e do espaço que essa constrói, seja este pretérito ou contemporâneo (ABREU, 2000, p.24).

Para alcançarmos a proposta deste trabalho, buscamos entender as contradições da produção espacial como um produto das relações construídas dentro do modo de produção capitalista. Essa produção, sendo, de fato, produção de relações sócio-espaciais, não é neutra, é, sim, construída por agentes específicos, agentes que obedecem a uma lógica capitalista, produzindo um espaço desigual que nada mais faz do que refletir e alimentar a ordem sócio-espacial. Assim, definimos como método de pesquisa, o materialismo histórico-crítico-dialético.

A categoria que melhor representa tal abordagem metodológica é a proposta de Milton Santos para a Formação sócio-espacial⁷. Em artigo (1977), o autor busca uma categoria que auxilie na formação de uma teoria válida do espaço. E é sobre a categoria de

⁷ Em artigo publicado em 1977 pela revista Antipode, Milton Santos adiciona o elemento espacial na categoria de análise marxista de Formação Econômica e Social.

Formação Econômica e Social, formulada por Marx e Engels, que o autor vai debruçar sua análise, buscando apreender o caráter espacial de tal abordagem. O conceito de Formação Econômica e Social (F.E.S.) possibilita entender a dinâmica entre a totalidade e suas frações partindo da interdependência entre as categorias modo de produção, formação social e espaço. A formação social compreenderia a estrutura técnico-produtiva gerada a partir da lógica de um modo de produção ao qual está subordinada⁸. Os processos que formam o modo de produção são histórica e espacialmente determinados por uma formação social, sendo assim, a evolução da formação social está condicionada pela organização do espaço. De forma resumida, o autor pretende alcançar o fato de que não há economia, política ou cultura fora do espaço, desse modo, não há Formação Econômico Social, mas sim Formação Socioespacial. Através dessa categoria, então, buscamos apreender a produção espacial de Juiz de Fora com a consciência de que não há modo de produção ou formação social que não se reflita no espaço.

Não deixamos também de observar as recomendações dadas pela literatura no que diz respeito ao emprego do método em estudos históricos dentro da geografia. Abreu (2000) indica algumas regras para o desenvolvimento desse tipo de estudo que pretendem ser seguidas, como a contextualização do “presente de então”, a adequação das variáveis ao passado (embora as categorias geográficas sejam universais) e o levantamento bibliográfico levando em consideração que “[...] os documentos vindos do passado não são neutros, isto é, incorporam estruturas de poder” (FOUCAULT, 1969 *apud* ABREU, 2000, p.18). No que diz respeito aos métodos investigativos, a pesquisa constou principalmente de buscas e consultas bibliográficas em livros, artigos, periódicos e, eventualmente, uma bibliografia mais específica, encontrada no Setor de Memória da Biblioteca Murilo Mendes.

⁸ O autor vai dizer de forma figurada, que o modo de produção é a “gênero” enquanto a formação social é a “espécie”.

Espaço é história, nesta perspectiva, a cidade é a acumulação de todas as cidades do passado, transformadas, destruídas e reconstruídas pelas modificações sociais ocorridas ao longo do tempo (SPOSITO, 1997, p. 11). É necessária, então, a tarefa de compreender a produção espacial da cidade de Juiz de Fora, suas origens, numa perspectiva que abranja história e economia, mas priorizando as transformações que se dão no *lócus* da reprodução social, o espaço urbano. Pretendemos, assim, alcançar a compreensão e o esclarecimento acerca dos processos que nortearam seu desenvolvimento espacial calcado na transformação da matriz produtiva, buscando também apreender as marcas que tais processos deixaram sobre o espaço urbano e como esse foi sendo produzido ao longo do período abordado.

Quanto à estrutura do trabalho, vemos no primeiro capítulo os fatores que motivaram a origem da vila, sua ocupação inicial com a abertura do Caminho Novo, mas ainda estabelecida enquanto um lugar de passagem. Vamos entender as razões para o povoado ocupar essa região especificamente e as causas que o fizeram se destacar em meio a um emaranhado de vilas que nasciam ao longo do Caminho Novo no século XIX.

No segundo capítulo, veremos as razões que possibilitaram uma atividade industrial, ainda que incipiente, na cidade a partir da década de 1870, comandado por uma relativa decadência da produção cafeeira e por fatores endógenos e exógenos. Paralelo a esse fomento da industrialização, temos um grande crescimento da cidade, expandindo-se, sobretudo, na direção norte. Tivemos também a implementação de infra-estruturas que conferiram um apanágio diferencial para a, ainda jovem, Princesa de Minas.

O terceiro capítulo traz ao leitor a grande inflexão sofrida no setor secundário a partir do século XX. Mostraremos que Juiz de Fora teve, sim, uma indústria forte ao longo das primeiras décadas, mas tal peso deve ser relativizado mediante à outros centros industriais do país. A principal contribuição desse capítulo está na espacialização da atividade industrial na cidade, bem como das vilas operárias, segregadas do centro. Além desses dados referentes à

indústria, mostramos também o desenvolvimento estrutural da cidade, o crescimento urbano, os bondes, e o saneamento básico.

No último capítulo, vamos investigar as razões que levaram o quadro industrial da cidade a declinar a partir de 1920. Dessa maneira, desvinculamos tal processo apenas da quebra da Bolsa de Valores, de 1929, e mostramos que este foi um processo gradual, onde fatores internos e externos sucumbiram lentamente a indústria juizforana. No quadro urbano, percebemos que, apesar do desgaste no setor da indústria, a cidade continuou a progredir, expandindo seu espaço urbano, sobretudo os bairros mais periféricos.

Deve-se destacar, ainda, a importância que certas obras tiveram para a execução do trabalho. Primeiramente, Jair Lessa, “Juiz de Fora e seus Pioneiros”, o autor traz de forma um tanto informal, acontecimentos da cidade, o que lhe confere uma leitura prazerosa e ao mesmo tempo reveladora das relações que existiam naquele passado. “História de Juiz de Fora”, de Paulino de Oliveira, é também uma obra pouco acadêmica e igualmente prazerosa; revela a estrutura política, econômica e espacial da cidade descrevendo os acontecimentos em detalhes e de maneira muito bem organizada. A obra de Domingos Giroletti, “Industrialização de Juiz de Fora”, apesar de seus mais de 20 anos de publicação, ainda é uma referência importante quando se fala do processo industrial de Juiz de Fora. E, por último, mas não menos importante, um achado que foi a dissertação de Sônia Regina Miranda. Em “Cidade, Capital e Poder” a autora vai se debruçar sobre as políticas públicas na cidade, e, juntamente, Miranda traz uma descrição muito perspicaz do espaço urbano da época; seus mapas revelam estruturas muito válidas para análises dentro da geografia histórica. Devemos muito ao seu trabalho.

Feitas essas considerações, esperamos ter atingido nosso objetivo: Elucidar os originais processos de ocupação do espaço e compreender a ação dos agentes econômicos, políticos, sociais que, através da marcha substitutiva das matrizes de produção, determinaram a construção da cidade de Juiz de Fora e sua conseqüente expansão urbana.

1 – DO ESPAÇO NATURAL AO ESPAÇO GEOGRÁFICO: A CONSTITUIÇÃO DE JUIZ DE FORA

Antes da chegada dos colonizadores por essa região, a paisagem era marcada pela vegetação Atlântica, caracterizada por florestas estacionais semidescuiduais, onde o padrão florístico de grande porte cobria o sinuoso relevo de serras, morros e morrotes. Devido à essa característica foi denominada de região da mata e ocupada por populações indígenas, mormente do ramo Tupi. Esculpindo seu relevo da região, uma densa rede de fluvial ruma em direção ao Atlântico, sendo o rio Paraibuna um importante tributário dessa rede, onde, às suas margens se constitui a história inicial da cidade de Juiz de Fora.

1.1 – Modificações no Espaço Natural

Com a chegada dos colonizadores no país, grupos expedicionários de Bandeirantes organizaram incursões por todo o interior do espaço desconhecido, em busca de minerais preciosos. Data de 1693 as primeiras descobertas de ouro em Minas Gerais, fato que provocou um intenso fluxo migratório para a região, uma vez que era de profundo interesse da metrópole a exploração de tais recursos.

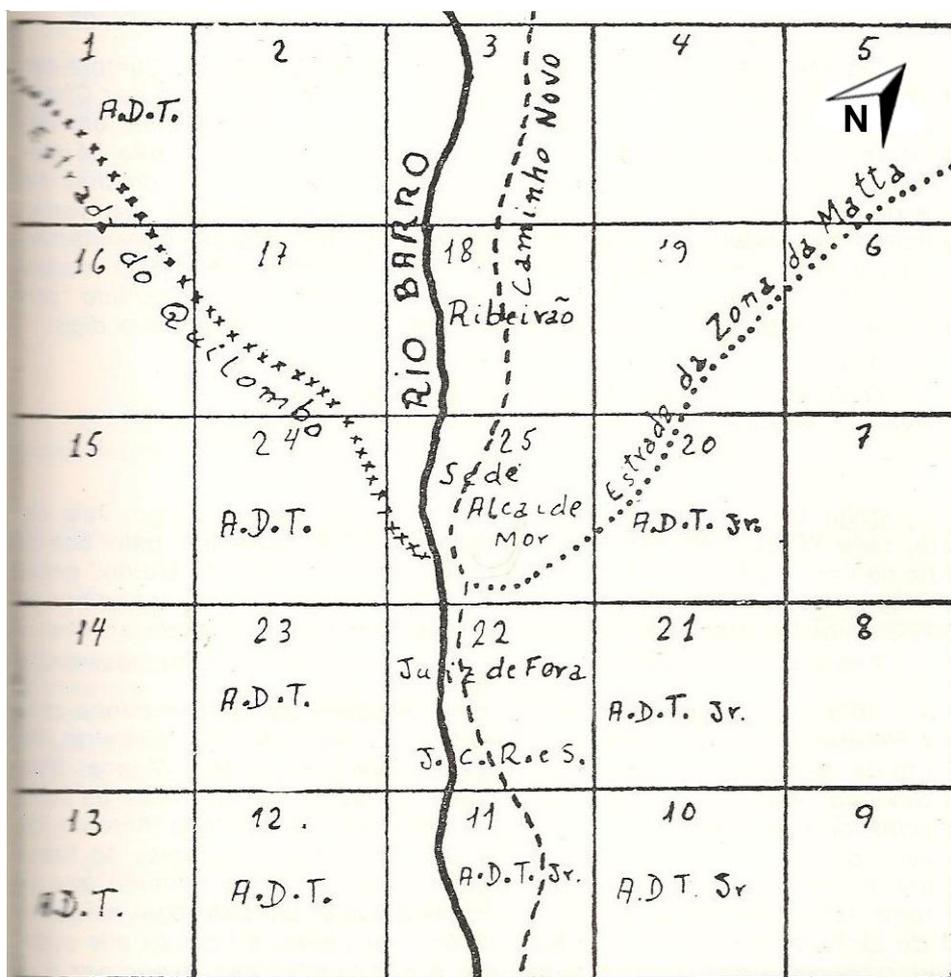
Assim, a região passou a ser freqüentada através do caminho aberto pelos bandeirantes, denominado Caminho Velho, que, em sua variação, ia do litoral fluminense, por Paraty, ou, do litoral paulista, por São Vicente, até o interior de Minas Gerais. Este caminho somava aproximadamente 630 quilômetros por terra, além do trajeto por via marítima - considerado demasiadamente perigoso devido aos naufrágios e aos ataques piratas - até o porto do Rio de Janeiro. O Caminho Velho (FIGURA 1) perfazia um traslado que contornava a região da mata, conhecida também como os “Sertões Proibidos do Leste”. Segundo Prado Junior (2000, p.71) não era do interesse da coroa explorar essa região, uma

aventureiros, de rio Barro (STEHLLING, p. 101). Próximo do que seria Juiz de Fora, o bandeirante passou rumo à montante, pela margem esquerda do rio Paraibuna, onde hoje se localizam os bairros Retiro e Santo Antônio, a Avenida Sete de Setembro, a Avenida Garibaldi Campinhos (onde se localizou a fazenda do Juiz de Fora), o bairro Vitorino Braga, Santa Terezinha, Benfica e Chapéu d’Uvas¹². Segundo Stehling (1979, p.102), juntamente com a missão de abrir o caminho, a coroa lhe outorgou plenos poderes para agir por onde passasse. Assim, demarcou ao longo do trajeto várias Sesmarias para si, filhos e parentes. Em 1708, Thomé Correa Vasques, genro de Garcia Paes Leme, construiu a primeira fazenda da região, conhecida hoje como Tapera¹³, na atual Rua Alencar Tristão, ao lado do cemitério Parque da Saudade (DILLY, 2004, p. 20).

Apesar da bem sucedida missão, somente em 1717 que Garcia Rodrigues recebeu de Lisboa a “Real Ordem Nº 14”, onde estabelecia as posses das sesmarias ao longo do Caminho Novo, sendo atribuído à Tomé Correia Vasquez a “Sesmaria do Rio Barro” (FIGURA 3), que mandou fazer uma planta e dividi-la em vinte e cinco quadras.

¹² Ver mapa com os bairros no anexo 1.

¹³ Por ser o entroncamento entre três estradas (FIGURA 3), era um bom lugar para se construir a pedagem, uma vez que era Tomé Correia Vasquez o responsável por essa sesmaria. A tal pedagem foi posteriormente elevada à categoria de Alcaidemia do rio Barro e Correia Vasquez, o Alcaide-Mor. O terreno da fazenda, bem como suas ruínas, são atualmente, propriedade de Santa Casa de Misericórdia.

FIGURA 3 – Sesmaria do Rio Barro¹⁴

Fonte: STEHLING, L. J. (1979, p. 105).

Contudo, por estar fora de região mineradora, o Vale do Paraibuna se configurou apenas como lugar de passagem¹⁵ das caravanas e dos viajantes que usufruíam do Caminho Novo. As sesmarias foram concedidas ao longo do trajeto com o intento de tornar o percurso mais povoado, logo, mais seguro, para aqueles que transportavam grandes riquezas para a

¹⁴ Observa-se na imagem, o rio Barro (rio Paraibuna) e as quadras na qual a sesmaria foi dividida. A sede do Alcaide Mor é a quadra central, número 25, onde se localiza a atual fazenda Tapera, que, apesar de ser a primeira construção, não é tida como o berço da cidade, principalmente por não ter constituído um núcleo de aglomeração na época; abaixo, vê-se a quadra 22, vendida ao Juiz de Fora que chegou à cidade para combater com maior rigor o contrabando de ouro e diamantes. Apesar de não ter uma escala cartográfica na imagem, sabe-se que a fazenda do Juiz de Fora se localizava na Avenida Garibaldi Campinhos, onde hoje se situa o bairro Vitorino Braga, e a fazenda Tapera no bairro Santa Terezinha, assim, pode-se supor as dimensões dessas quadras.

¹⁵ Stehling (1979, p.102) descreve que Garcia Paes Leme "(...) plantou uma roça de cereais, para servir de subsistência dos futuros viajantes do caminho".

capital. Assim, em Juiz de Fora, foram construídas roças e ranchos para abrigar e suprir quem por ali passasse, além da cobrança de pedágio, autorizado pela coroa.

1.2 – Estabelecimento da Ocupação

O espaço natural fora modificado pela inserção ativa do homem na paisagem constituindo não apenas uma mudança estrutural, mas uma mudança em seu valor simbólico (SANTOS, 2004, p.103).

Segundo Lamas (2006, p.1),

[...] estas roças e pousos formados ao longo do Caminho Novo foram de importância impar para o povoamento da Mata Mineira, uma vez que alteravam o meio ambiente por meio do trabalho, tanto para sustento próprio quanto para comercialização, seja do espaço físico (acomodação de muars e de pessoas) seja de gêneros alimentícios (oferecidos aos transeuntes).

Em 1713, a quadra que abrigaria a parte central de cidade, foi vendida ao controverso¹⁶ Juiz de Fora, que antes exercia o cargo de juiz no Rio de Janeiro (DILLY, 2004, p.20). Aparentemente, a posse do Juiz de Fora foi vendida várias vezes, passando por vários donos. Uma delas, para o português Antônio Vidal, que adquire várias terras que margeavam o Caminho Novo, incluindo as que, futuramente, tornar-se-ia o centro da cidade. Segundo Stehling (1979, p.108), o português consegue licença para ali erigir uma capela em homenagem a Santo Antônio, até hoje, padroeiro da cidade. Após a segunda metade do século XVIII, as terras pertencentes ao Alcaide Tomé Correia Vasques, onde hoje se localizam os bairros de Santa Terezinha, Bandeirantes e Francisco Bernardino, são também adquiridas por Vidal, com sua morte, em 1765, suas terras são deixadas como espólio para seus três filhos

¹⁶ Seu nome verdadeiro não é um consenso entre os historiadores, para alguns, Luis Fortes Bustamante de Sá, para outros, João Carlos Ribeiro e Silva. Porém, não vamos entrar nesse mérito uma vez que não é o escopo do trabalho.

(MIRANDA, 1990, p.88). Em 1781 essas terras são novamente vendidas, desta vez para o garimpeiro Antonio Dias Tostes¹⁷. A área adquirida por Tostes se estendia do atual Museu Mariano Procópio e terminava no córrego Independência¹⁸. Entrando no século XIX, Antônio Dias Tostes adquire outras posses do falecido Juiz de Fora, composta de

[...] casas de vivenda de sobrado, capela, engenho de cana, rancho de passageiros, paiol e mais benfeitorias e cinco Sesmarias anexas com casas, paiol, mais benfeitorias e também a fazenda do Marmelo, incluindo na compra um grande número de escravos (DILLY, p. 21).

Com seu espírito empreendedor, tornar-se-ia o maior proprietário rural da região, chegando a ser dono absoluto de toda a área onde está edificada a cidade de Juiz de Fora, alcançando prestígio e influencia em toda a região (FAZOLATTO, 2004, p.9; STEHLING, 1979, p.110).

Nessas primeiras décadas do século XIX, o que havia era somente a Fazenda Tapera e a Fazenda do Juiz de Fora. Paulino de Oliveira (1966, p.10) transcreve registros de exploradores que visitaram a região nessa época, como o de Saint Hilaire, onde se lê:

[...] a uma légua e três quartos de Marmelo encontra-se a habitação de Juiz de Fora, [...]. Essa venda foi construída na extremidade de uma grande pastagem, cercada de morros por todos os lados. O Paraibuna corre perto do caminho; sobre um pequeno regato que aí desemboca, depois de haver atravessado a estrada, foi construída uma ponte de madeira de efeito pitoresco; perto está uma cruz; mais ao longe vêem-se uma capela abandonada e as ruínas de um engenho de açúcar. Ao lado da venda está um vasto rancho e muito perto um celeiro para o milho.

¹⁷ Antônio Dias Tostes teve avô e pai homônimos, o aqui mencionado, neto, nasceu em 21 de julho de 1777 e registrado na área da Matriz de Nossa Senhora da Piedade da Borda do Campo (Barbacena). Descende de uma das mais importantes famílias de bandeirantes de São Paulo. Garimpeiro na região de São João Del-Rei e comerciante, vivendo em Juiz de Fora, buscou a emancipação da freguesia, uma vez que isso aumentaria sua influência política no cenário da época.

¹⁸ Córrego esse, que foi canalizado no século XX, dando origem à Avenida Independência, hoje avenida Itamar Franco, cujo trajeto coincide com o trajeto do córrego.

Assim, nas crônicas dos viajantes não há referências a povoado, somente a habitações e roças, todas na margem esquerda do rio.

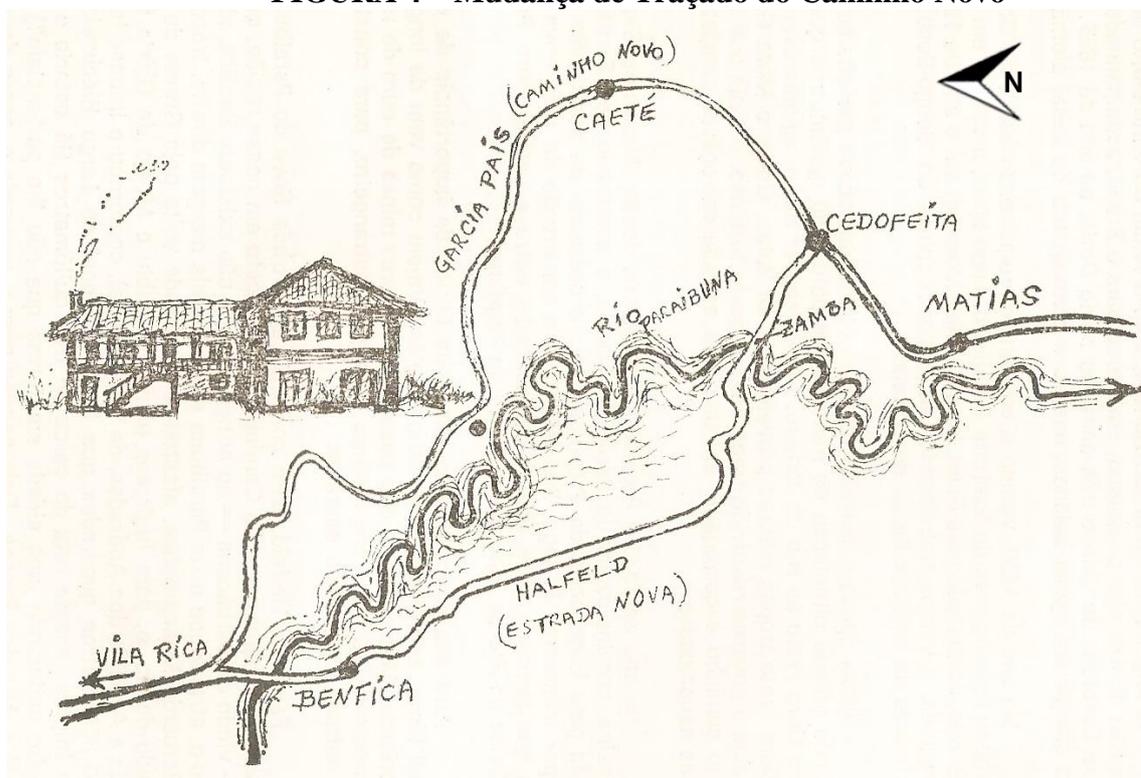
Somente em 1831 tem-se um povoado constituído, Santo Antônio do Juiz de Fora, porém, vinculado à freguesia de Simão Pereira. Segundo o Arquivo Público Mineiro, contava com 1.419 habitantes, possuindo, “[...] representação na Câmara de Barbacena, Subdelegacia e pequeno comércio, como rancho para passageiros, vendas, quitandas, taberna e ferraria” (FAZOLATTO, p.12). Até este ponto, o povoamento e a ocupação dessa área dependeu exclusivamente da abertura do Caminho Novo e do transito de tropas que este propiciava.

Em 1835, o engenheiro e ex-capitão do exército prussiano, Henrique Guilherme Fernando Halfeld¹⁹ é contratado pela Província de Minas e encaminhado para planejar uma boa estrada carroçável que tornasse mais fácil a comunicação entre Vila Rica e a divisa com o Rio de Janeiro, uma vez que o tortuoso Caminho Novo já não mais atendia as necessidades (LESSA, 1985, p.39). Assim, vindo do norte, aproveitando parte da centenária picada aberta pelo bandeirante, Halfeld, na altura do atual bairro Benfica, muda o traçado da, então, Estrada Nova do Paraibuna, para o lado direito do rio (FIGURA 4), onde

[...] traçou a rua Bernardo Mascarenhas [...], e, para fugir aos pântanos, subiu o Morro da Gloria [...], contornou a imensa lagoa de 50.000 metros quadrados que havia no local do Largo do Riachuelo e, numa impressionante reta de três quilômetros [...] subiu ate o Alto dos Passos. Dali, pendeu para a esquerda e, agora descendo em curvas pela Graminha, ate alcançar novamente o rio, reatravessou-o no local da hoje chamada Ponte do Zamba e retomando o Caminho Novo, seguiu para Matias Barbosa [...] (LESSA, 1985:40).

¹⁹ Heinrich Wilhelm Ferdinand Halfeld, também conhecido como Henrique Guilherme Fernando Halfeld (Clausthal-Zellerfeld, reino de Hanôver, 1797 - Juiz de Fora, 1873) foi um engenheiro germânico formado na Bergakademie Clausthal. Ingressou aos 18 anos no exército ocupando o posto de 2º tenente, lutando na expulsão de tropas francesas da futura Alemanha e posteriormente na batalha de Waterloo. Foi radicado no Brasil a partir de 1825 para integrar o Imperial Corpo de Estrangeiros, formado por D. Pedro I, e em 1836 foi nomeado "Engenheiro da Província de Minas Gerais", quando passou a residir em Vila Rica. Foi designado para construir a Estrada do Paraibuna, ligando Vila Rica à Paraibuna, na divisa com o Rio de Janeiro. A nova estrada permitiu integrar a Província de Minas, o que propiciou o surgimento da cidade de Juiz de Fora. Foi um importante idealizador de diversas estradas nos estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro, sendo reconhecido como uma das mais importantes personalidades de Juiz de Fora.

FIGURA 4 – Mudança de Traçado do Caminho Novo



Fonte: LESSA, Jair. Juiz de Fora e Seus Pioneiros. (1985, p.40)

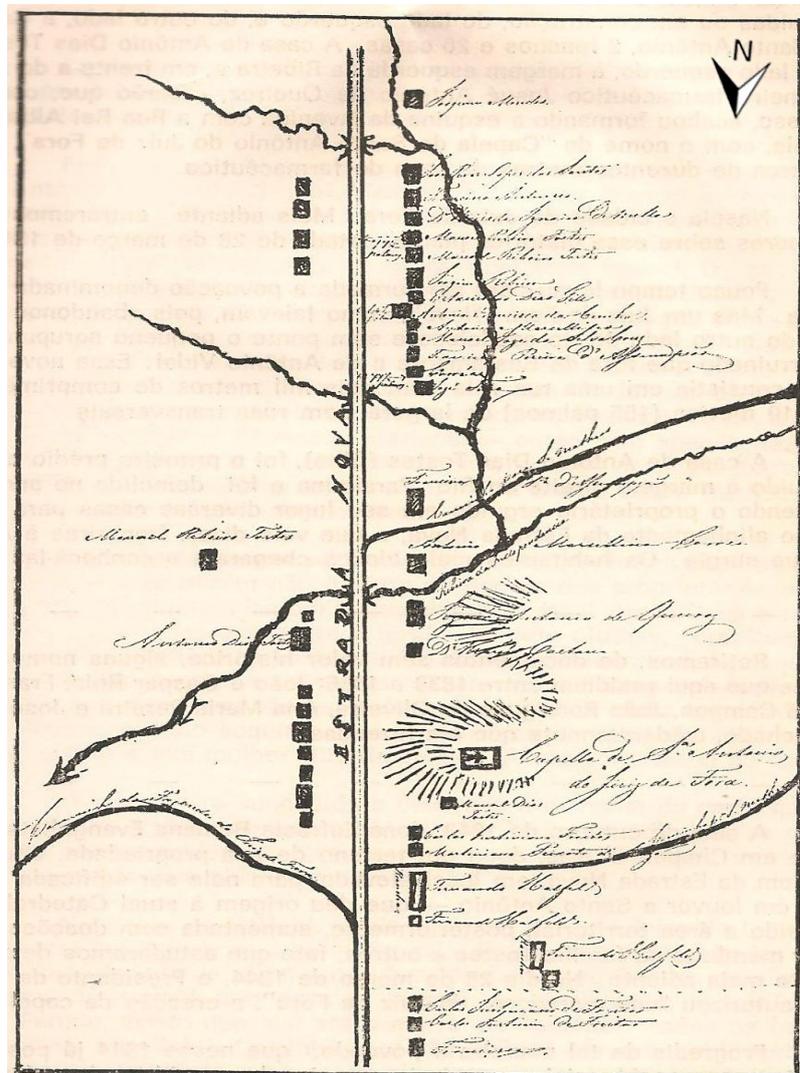
Com a construção da Estrada de Halfeld, a margem esquerda do rio passou a ser desprezada e o povoado começou a se formar de maneira notável às margens da estrada, distante do lugar inicial. Segundo Lessa (1985, p.36), a casa de Antônio Dias Tostes (filho), foi a primeira a ser construída na margem direita do rio, embora o autor não precise o ano, sabe-se que foi anterior a 1844; contribuindo também para o povoamento do lado direito do rio, em 1843, os Tostes doaram um alqueire de terra num terreno elevado para a construção da capela de Santo Antonio, onde hoje está edificada a Catedral Metropolitana. Assim, ao longo da Estrada Nova “[...] começaram a surgir jardins laterais às casas [...], preches de bananeiras, pomares, hortas, chiqueiros, galinheiros e cocheiras [...]” (LESSA, p.64). Há de se ressaltar que até então o arraial havia se desenvolvido com maior intensidade no Alto dos Passos, provavelmente, em decorrência de melhores condições para agricultura:

Toda essa gente [...] devia residir [...] para os lados do Alto dos Passos, na ‘graciosa colina’, onde ‘nosso comércio, pequenas indústrias, profissões liberais, representação religiosa, tudo enfim que constitui um povoado, se concentrara’ [...] Manifestava-se, portanto, desde então, a tendência de desenvolvimento para o norte, mas o coração da cidade, o centro da vida, continuava lá, no Alto dos Passos (OLIVEIRA, 1966, p. 20).

Apesar de falecer somente em 1850, Antônio Dias Tostes fez em 1843 seu testamento, legando suas terras aos seus 12 filhos:

Toda essa imensa área, que vai da Avenida Rui Barbosa (Caminho do Alcaide-Mor) até além do Bairro do Bom Pastor (vertentes da Graminha), foi dividida em doze faixas paralelas, transversais à atual Avenida Barão do Rio Branco – então Estrada Nova -, tendo cada faixa a largura aproximada de quatrocentos metros (LESSA, 1985, p.34).

Halfeld, casado em segundas núpcias, em 1840, com uma das filhas de Dias Tostes, confeccionou em 1844 um croqui onde se vê a Estrada Nova e várias casas ao longo da mesma (FIGURA 5). Assim, desde os anos 1840 foram se estruturando atividades essencialmente urbanas no povoado e, paulatinamente, transformou-se numa “nova base de poder e controle da elite predominantemente agrária residente naquele espaço” (MIRANDA, 1990, p.90).

FIGURA 5 - Croqui da Estrada Nova²⁰

Fonte: LESSA, J. Juiz de Fora e Seus Pioneiros. (1985, p.35)

Devido à grande expansão econômica em decorrência das plantações de café e a iniciativa dos seus habitantes, destacando-se Antônio Dias, Henrique Halfeld, o arraial conquistou em 1850 sua emancipação de Barbacena, sendo elevado diretamente à categoria de vila. Lê-se na LEI n.º 472 de 31 de maio de 1850 (STEHLLING, p. 110):

²⁰ Nessa figura, podem ser observadas (do lado direito da Estrada Nova e de baixo para cima), entre outras, três fazendas de propriedade de Halfeld, acima, a Capela, hoje a catedral, observa-se também o córrego Independência e um grande número de fazendas para além dele, onde seria o Alto dos Passos. Do lado esquerdo, temos algumas casas, a maior parte sem mencionar o nome de seus proprietários; provavelmente, por ser mais próxima do rio, essa área deveria ser mais sujeita à inundação.

Art. 7º - A sede da Paróquia de Simão Pereira, ora no município de Barbacena, fica sendo desde já Capela de Santo Antônio de Juiz de Fora.

Art. 8º - Fica elevada à categoria de Vila a Paróquia de Santo Antônio do Juiz de Fora, compreendendo, no seu Município a mesma paróquia e a de Chapéu D'Uvas.

A agora denominada Vila de Santo Antonio do Juiz de Fora continuou a progredir, novas ruas eram abertas e a renda municipal crescia anualmente (OLIVEIRA, p. 28). Em 1854 a população da Vila era composta de 6.456 habitantes, estando assim divididos (SOUZA, 1998, p. 41):

TABELA 1 – Constituição da População da Vila de Santo Antonio do Juiz de Fora²¹

Livres			Escravos			Total
Homens	Mulheres	Total	Homens	Mulheres	Total	
1182	1249	2431	2607	1418	4025	6456

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

Fonte: AHCJF. Série 54. Mapas de População. (apud. SOUZA, 1998, p. 41)

Em 2 de maio de 1856, a vila é elevada à categoria de cidade, sendo aprovado o projeto na Câmara Provincial. Stehling (1979, p. 115), citando o historiador Astolfo Pinto, narra:

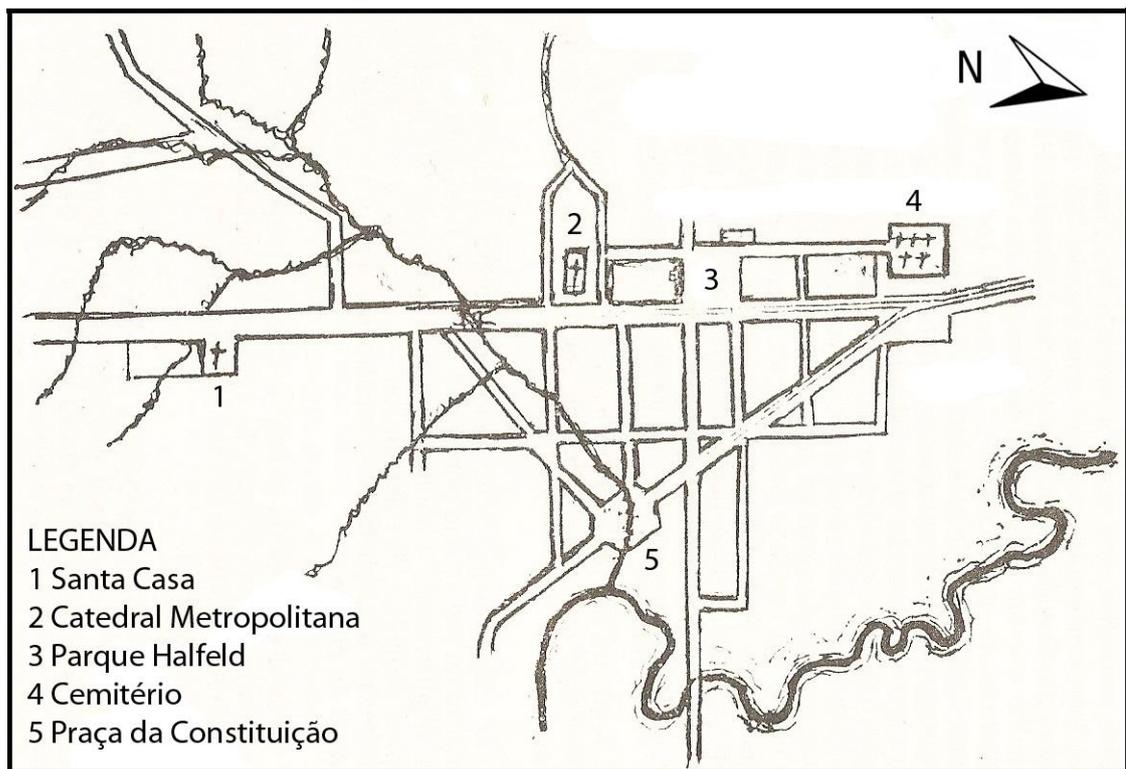
Não era justo que apenas se conservasse em Vila tão poderoso Município quanto se tornara o de Santo Antônio do Paraibuna. Fertilíssimas terras, em mãos de um povo laborioso produziam já abundantíssimas quantidades de café e mantimentos, a sede do Município progredia em vertiginosa carreira.

Essa elevação, segundo Miranda, complexificou as relações de propriedade no espaço urbano, aumentando sua mercantilização, como um reflexo do movimento nacional, engendrado com a lei de terras (1990, p.91).

²¹ Destacamos que apesar do elevado número de escravos, pouco ou quase nada se lê sobre essa população na historiografia de Juiz de Fora.

Em 1860, a, agora, Cidade do Paraibuna estava crescendo de forma notável, e suas ruas já contavam com 113 casas. Passando pela cidade, o engenheiro alemão Gustavo Dodt foi contratado, por sugestão de Halfeld, para confeccionar a primeira planta da cidade²² (FIGURA 6), onde se vê, entre outros pontos, a Santa Casa (1); a Igreja Matriz (2); a cadeia (3), o que viria a ser o Parque Halfeld (3); o cemitério (4), entre a Rua São Sebastião e a Benjamim Constant; e a Praça da Constituição (5), hoje Praça Presidente Antônio Carlos. Em 13 de dezembro de 1865, a cidade é doravante conhecida como Juiz de Fora (DILLY, p.22).

FIGURA 6 – Planta de Juiz de Fora confeccionada em 1860



Fonte: LESSA, 1985, p.82 (adaptado)

Segundo Santos (2008, p.96), “[...] quando o indivíduo, exercitando o que lhe cabe de liberdade individual, contribui para o movimento social, a práxis individual pode

²² Para melhor localização das ruas do centro da cidade, ver anexo 2.

influenciar o movimento do espaço”, assim, notamos que personagens de grande relevância contribuíram de forma conspícua para o desenvolvimento deste aglomerado populacional, sobretudo Antônio Dias Tostes e Henrique Halfeld, nesse primeiro momento. O sentimento de pertencer a um lugar abrolha na população, criando maior identificação com este, característica importante para a consolidação de qualquer povoado que surge de forma espontânea.

1.3 – O Advento do Café

Concomitante ao ocaso da mineração, o café vinha se expandindo pelo estado fluminense no início do século XIX. Segundo Giroletti (1988, p.27), à medida que seu consumo se popularizava, seu valor comercial aumentava, parecendo uma boa solução econômica para substituir a extração mineral na província. Através do Caminho Novo, o café chega a Zona da Mata, sendo sua primeira aparição nas estatísticas das exportações de Minas em 1818/19 (GIROLETTI, 1988, p.28). O processo de reajuste econômico causado por essa transição causou também reajustes demográficos. As regiões mineradoras do interior do estado tinham se transformado em uma área de expulsão da população, e a Zona da Mata, pela primeira vez, passou a ser um pólo de atração para essa população. O surto cafeeiro seria a “mola econômica” desencadeadora desse fluxo migratório (GIROLETTI, 1988, p.29).

Em 1829, dez anos após sua primeira aparição, seu volume produtivo já tinha aumentado em 735% e, para Giroletti (1988, p.29), este impulso esteve ligado a três fatores: primeiro, a abundância de mão-de-obra escrava; segundo, terras virgens de fácil aquisição; e terceiro preço estimulador do grão no mercado. A cada dez anos a produção aproximadamente triplicava, tornando seu cultivo uma febre em grande parte de Minas, mas

tendo na Zona da Mata seu carro chefe, sendo essa região responsável por mais de 99% da exportação mineira de café.

Nas primeiras décadas do século XIX, Juiz de Fora possuía o comércio de tropas como sua atividade econômica, o povoado detinha uma grande quantidade de ranchos e plantações de milho para alimentar os burros e muares dos tropeiros. Paulatinamente há uma transição dessa agricultura de alimentos, escassamente mercantilizada, para a agricultura de exportação, vinculada ao setor de mercado externo (PIRES, 1993, p.112). Girolletti (1988, p.97), citando Revert Klumb, diz que a fazenda do Barão de Bertioga²³ foi uma das primeiras a se plantar café – quando ainda “plebeu”, foi coagido por seu superior a empreender essa cultura em meio a seus campos de milho, tal grão, foi responsável por sua fortuna e seu título. Deve-se notar que ainda havia uma descrença com relação ao plantio do café por aqui, sendo superada somente quando seu valor comercial começa a crescer exponencialmente, deixando aqueles que seriam os Barões do Café em grande opulência. Dentre as cidades dessa região, Juiz de Fora tinha a segunda maior produção na metade do século XIX superando os 200.000 arrobas. (TABELA 2).

TABELA 2 - Procedência do Café Mineiro Exportado (1847 – 1851)

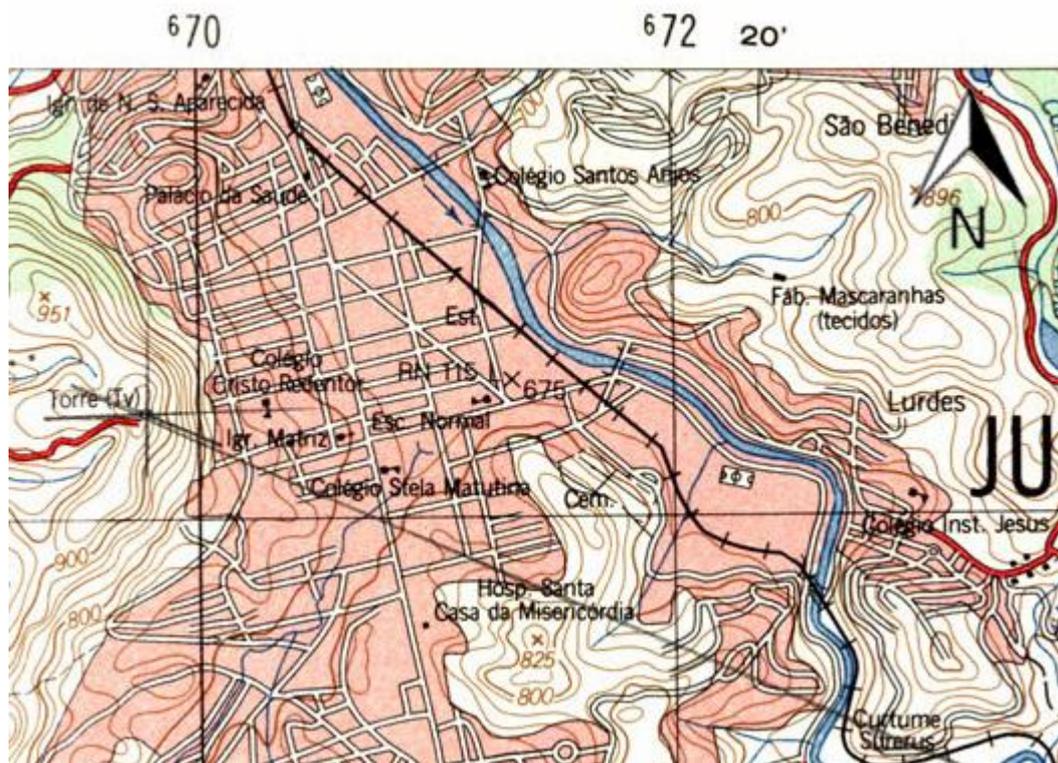
Procedência	Produção (1847/48) (arrobas)	Produção (1850/1851) (arrobas)
Sapucaia	246.086	257.032
Juiz de Fora	183.895	222.742
Mar de Espanha	95.753	137.905
Total da Zona da Mata	743.707	898.184

Fonte: GIROLETTI, 1988, p. 31 (valores selecionados).

²³ O Barão de Bertioga foi uma figura importante, porém, pouco valorizada na história da cidade. Silva Pinto, como era conhecido anteriormente, adquiriu em 1852 as terras de Antônio Dias Tostes (filho). Tratado como “Guarda-Mor”, chegou a hospedar o Imperador em 1861, pois sua fazenda, conhecida como Soledade, era uma das maiores. Edificou em 1854 um hospital gratuito para pobres, reformou a capela que já existia em seu terreno e construiu também o primeiro teatro da cidade – Teatro Misericórdia. Ao morrer, deixou grande parte de sua fortuna à Santa Casa de Misericórdia.

Como foi dito, o café em Juiz de Fora crescia nas fazendas do Alto dos Passos, uma vez que na várzea do Paraibuna, próximo ao Largo do Riachuelo, não oferecia boas condições, sobretudo pedológicas – o solo pantanoso e sujeito à inundação, não era o indicado para a prática agrícola. Lá, a topografia se acidentava, resultando em suaves colinas elevadas de 40 a 60 metros da várzea (FIGURA 7) (LESSA, 1985, p.64).

FIGURA 7 – Topografia da parte central de Juiz de Fora²⁴



Fonte: IBGE, 1983.

Com referência à estrutura da propriedade fundiária, apesar de não existir um consenso, as pesquisas recentes apontam para uma grande concentração de terras em Juiz de Fora, “[...] fato que teria criado os pressupostos básicos para a retenção do capital no espaço definido pela esfera produtiva da economia regional [...]” (PIRES, 2004, p.29). Segundo

²⁴ Observa-se uma ampla área plana na margem direita do rio, devido a essa característica, foi possível o traçado regular das ruas centrais da cidade. Na margem esquerda temos um traçado irregular das ruas em decorrência da topografia irregular. Mais à sul, o relevo se acidenta, é o Alto dos Passos.

Andrade (1991, *apud* SARAIVA, 2002, p.4), 236 alqueires²⁵ de terras com planteis de 60 à 198 escravos, era a média da propriedade na Zona da Mata, o que significa uma grande concentração fundiária. Endossando esses dados, Pires (2004, p.30) demonstra que, em 1855/56, 74,29% das terras da Vila do Santo Antonio do Paraibuna era constituída de latifúndios com mais de 200 alqueires (TABELA 3).

TABELA 3 – Participação dos Grandes Proprietários no Conjunto da Área para a Vila do Santo Antonio do Paraibuna (1855/1856)

Extensão	Nº de Propriedades	% de Propriedades	Área (alqueires)	% da Área
+200 alqueires	22	21,78	11.723	74,29
- 200 alqueires	79	78,22	4.058	25,71
TOTAL	101	99,99	15.781	99,99

Fonte: PIRES, 2004, p.30

Mais a frente, entre 1870 e 1888, essa concentração reduz sensivelmente (TABELA 4), de 74,29% para 54,11%²⁶, além da fragmentação generalizada da posse de terra.

TABELA 4 – Estrutura da concentração fundiária nos inventários *post-mortem* do município de Juiz de Fora, 1870 – 1888

Extensão	Nº de Inventários	% de Inventários	Área (alqueires)	% da Área
+ 200 alqueires	38	12,33	16.419,50	54,11
40 – 199 alqueires	124	40,25	11.946,75	39,37
- 40 alqueires	146	47,40	1.976,00	6,51
TOTAL	308	100	30.342,25	100

Fonte: SARAIVA, 2002, p.12.

Como demonstra Saraiva (2002, p.15), esses grandes latifundiários, além de suas fazendas, possuíam numerosos ativos, como:

²⁵ 1 alqueire corresponde a 2,42 ha.

²⁶ Apesar de as duas pesquisas tratarem de áreas diferentes (em Pires temos uma área total de 15.781 alq. e em Saraiva temos 30.342,25 alq.) vemos que percentualmente a concentração diminuiu, passando de 74,29% para 54,11%.

[...] benfeitorias, casas de morada, ranchos, senzalas, roças, animais, móveis e artigos de luxo. Encontramos também uma significativa diversificação nos seus ativos, como casas urbanas (de morada e de aluguel), ações, debêntures, apólices, dinheiro aplicado em bancos e dívidas ativas, por exemplo.

No que diz respeito à mão-de-obra, este período se beneficiou da abundante população escrava, segundo o Recenseamento Geral do Império de 1872, dos 1.510.000 escravos, 820.000 se concentravam nas províncias cafeeiras, dessas Minas possuía o maior plantel, 340.490 e, dos pólos cafeeiros, Juiz de Fora foi o único a ter mais de 20.000 escravos, em 1886 (TABELA 5), trabalhando em suas lavouras de café, mostrando assim sua relevância nacional (GIROLETTI, 1988:32).

**TABELA 5 – Plantel de Escravos nas Cidades da Zona da Mata
(referentes ao ano de 1886)**

MUNICÍPIO	POPULAÇÃO ESCRAVA
Juiz de Fora	20.905
Mar de Espanha	11.777
Leopoldina	10.905
Total da Zona da Mata	101.588
Total de Minas Gerais	286.497

Fonte: SARAIVA, 2002, p. 8.

Segundo Pires (1993, *apud* SARAIVA, 2002, p.6), apesar de a mão-de-obra escrava ter sido massivamente utilizada durante o século XIX, a lei Áurea não foi um fator limitante para o crescimento produtivo, visto que esse não entra em decadência após a abolição, ao contrario, continua ascendente por todo o período. Cabe ressaltar ainda que a mão-de-obra imigrante não veio para suprir os escravos, sendo sua força direcionada para as atividades urbanas e industriais que ali se desenvolviam (SARAIVA, 2002, p.6). O impulso do café contribuiu não somente para o aumento da população escrava, mas também da população livre.

1.4 – A União e Indústria e o Desenvolvimento do Centro Urbano

A construção da Estrada Nova havia conferido grande desenvolvimento à cidade, propiciando seu crescimento social e físico, entretanto, a estrada União e Indústria levou Juiz de Fora a ser o maior entreposto comercial da região, dinamizando sua economia. O desenvolvimento da cafeicultura na região esbarrava no problema de transporte da mercadoria para o porto fluminense; retornando da Europa, o comendador Mariano Procópio Ferreira Lage²⁷ ficara impressionado com as estradas de rodagem pelas quais havia passado e viu nesse empreendimento um bom investimento, devido à grande necessidade de escoamento da produção. Organizou, então, a Companhia União e Indústria, “[...] buscando capital e sócios, sob promessa de lucros resultantes dos pedágios e dos serviços paralelos [...]” (FAZOLATTO, 2004, p.17). Propôs ao Governo Imperial, em 1852, a construção e conservação da estrada as suas custas, podendo dela retirar os lucros por 50 anos. A estrada ligaria Juiz de Fora a Petrópolis em 144 quilômetros, através de uma moderna estrada mecadamizada²⁸ com

[...] seis metros de largura, calçada nos trechos críticos, excelentes pontes de ferro ou de madeira, drenada, com cercas-anteparos dos lados dos abismos, onze estações de mudas e trafegável com rapidez e segurança (...). Era a maior obra de engenharia já realizada na América do Sul. (LESSA, 1985:85).

À construção da União e Indústria está atrelada a vinda dos imigrantes germânicos²⁹.

Segundo Stehling (1979, p.149), faltavam artífices especializados para realizar as obras da

²⁷ Mariano Procópio Ferreira Lage (Barbacena, 1821 - Juiz de Fora, 1872) foi um engenheiro e político brasileiro, construtor da primeira estrada pavimentada do país. Viajou a estudos para a Europa em 1840 e, regressando, fundou a Companhia União Indústria, com a qual projetou e construiu a Estrada União e Indústria, ligando Petrópolis à Juiz de Fora, importante via que possibilitou o desenvolvimento econômico da região. Iniciou em 1861 a construção da Villa Ferreira Lage, embrião do que seria, posteriormente, o primeiro museu histórico de Minas Gerais. Investidor de imóveis e ações, deixou inúmeros bens à família ao falecer em 1872.

²⁸ Sistema de pavimentação da época que consistia de saibro e areia grossa comprimidos a rolo sobre brita. A origem do nome é decorrente do inventor desse sistema: John McAdam (1758 – 1836).

²⁹ Tendo em vista a tardia unificação alemã (1871), é prudente denominar tais imigrantes de germânicos, não alemães, como boa parte da historiografia traz.

estrada, assim, Mariano Procópio resolveu contratá-los da Alemanha. No contexto político do velho mundo, tínhamos fatores que estimulavam a emigração, como o regime ainda feudal nos Impérios Germânicos, altas taxas de natalidade, fome, oriunda da guerra Franco-Prussiana, e as falsas promessas dos que intermediavam as imigrações (STEHLLING, 1979, p.83, *apud* CORDOVIL, 2011, p.33). A solução encontrada foi estimular esses fluxos migratórios, que não somente alimentava o interesse do Império de ocupar o território, mas também das classes dominantes, compondo a mão-de-obra, no caso de Juiz de Fora, qualificada, necessária ao desenvolvimento urbano e industrial, além de garantir o fornecimento de produtos primários para o consumo interno (CORDOVIL, 2011, p.34).

Destarte, a partir de 1856 a cidade recebeu uma grande quantidade de imigrantes alemães³⁰ que se dividiram em duas colônias por aqui e propiciaram a ocupação espacial, expandindo os limites da cidade: uma destinada à produção agrícola para o abastecimento do mercado interno, e ocupou a parte alta da cidade, onde hoje se situam os bairros São Pedro e Borboleta; e outra, voltada para a acomodação de trabalhadores especializados, empregados na Companhia União e Indústria, no atual bairro Mariano Procópio. Enquanto esta última já estava bem conectada com a cidade, a colônia do São Pedro favoreceu a ampliação do espaço urbano através da abertura de vias para conectá-la com a Colônia de Baixo. Adiante vamos explanar as contribuições desses imigrantes no fomento da industrialização, neste ponto, basta verificar que sua inserção no espaço urbano conferiu grande desenvolvimento, constituindo manufaturas domésticas baseadas no trabalho familiar, casas comerciais, oficinas, cervejarias, além de comporem parte significativa do mercado consumidor (OLIVEIRA, 1991 *apud* CORDOVIL, 2011, p. 68).

Em 1861, a Estrada União e Indústria foi inaugurada, tendo este evento causado grande euforia em toda a cidade por conta da visita do Imperador D. Pedro II. O fotógrafo

³⁰ Cerca de dois mil, e posteriormente, italianos. (Sobre essa questão, ver BONI, Luis A (org). A Presença Italiana no Brasil. Volume III. Ed. EST, Porto Alegre, p. 168 – 179, 1996).

Revert Klumb publicou em seu livro “Doze Horas em Diligencia” seu relato da viagem, transcrito por Lessa (1985, p.87):

O vale alarga-se, vamos chegando [...]. Defronte de nós levanta-se o rochedo chamado Alto do Imperador; abaixo a cidade com sua longa linha de casas. [...] Estamos na Rua do Imperador (Getulio Vargas), é costeada por casas novamente edificadas; este progresso é ainda devido à Companhia. [...] dois quilômetros mais a oeste e chegamos a Estação do Juiz de Fora (em frente ao museu Mariano Procópio)³¹

Ainda, segundo Dilly (2004, p.23), a estrada

[...] tinha início no atual bairro Mariano Procópio, passando pelo Morro da Gratidão (atual avenida dos Andradas) e quando atingia o Largo do Riachuelo, desviava da Cidade do Paraibuna (que compreendia a partir da rua São Sebastião até o Alto dos Passos), por uma diagonal que deu origem a atua avenida Getulio Vargas, passando pelo bairro do Poço Rico [...].

Assim, Juiz de Fora se transformou num entreposto comercial da Zona da Mata, fato que intensificou o “[...] processo de divisão social do trabalho e de troca de mercadorias, tendo como resultado a diversificação da economia e a inauguração de uma nova fase de crescimento urbano acelerado” (GIROLETTI, 1988, p.101).

³¹ Os parênteses aqui inseridos por Jair Lessa têm o intuito de localizar espacialmente o leitor, uma vez que os lugares possuíam nomes diferentes na época.

FIGURA 8 – Propaganda da Companhia União e Indústria



Fonte: <http://www.portaldoturismo.pjf.mg.gov.br/noticias.php> (acesso em 29/03/2012, 15:00)

A partir da inauguração da União e Indústria,

[...] esboçam-se as linhas básicas de expansão do tecido urbano ao mesmo tempo em que se estabelecem no plano nascente da cidade as primeiras marcas da segregação espacial que se mantém até os dias de hoje (MIRANDA, 1990, p.93).

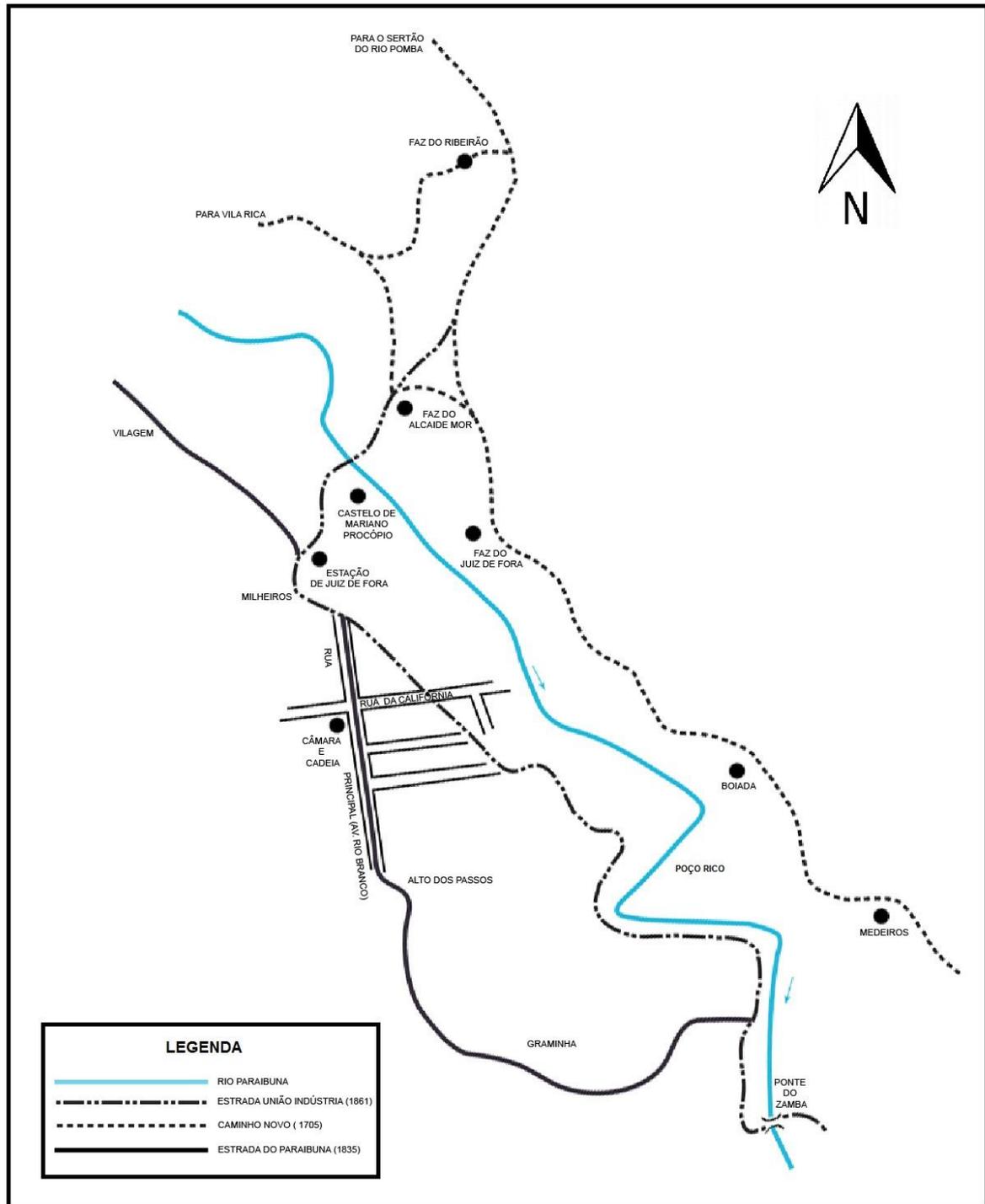
Assim, estava plantada a semente daquilo que se tornaria o centro da cidade. A longa Avenida Principal (Rio Branco) cortava a cidade no sentido norte-sul; interceptando-a, a nova rua do Imperador (Av. Getúlio Vargas, parte da estrada União e Indústria) pendia num ângulo de quase quarenta e cinco graus; e à sul, o centro estava limitado pela rua Independência, que já existia, antes mesmo da canalização do córrego. Esse triângulo resultante da intersecção das vias

[...] formam em conjunto o que é considerado o coração vivo da cidade de Juiz de Fora, não apenas o lugar central do nascimento da cidade, isto é, este é o lugar onde a vida urbana ocorre e é possível observar o cidadão local, o cotidiano urbano, a cultura da cidade, a sociedade, os debates e problemas regionais, enfim, é o lugar onde a cidade expõe as suas próprias coisas. (ABDALLA, 2000 *apud* BRAIDA, 2011, p.83).

No interior deste triângulo, ruas o cortavam no sentido leste – oeste, perpendiculares à Avenida Principal. Inicialmente a Rua da Califórnia (Rua Halfeld) e a Rua da Imperatriz (Rua Marechal Deodoro), provavelmente traçadas por Halfeld. A trama regular das ruas do centro da cidade é um apanágio de diferenciação das demais cidades coloniais mineiras, cujo traçado irregular predomina (BRAIDA, 2011, p.91). Provavelmente a formação de engenheiro do Halfeld e a própria topografia plana da área central tenham possibilitado esse traçado, “[...] com ruas paralelas e perpendiculares e quadras condizentes com o formato dos tradicionais lotes portugueses, estreitos e compridos” (JUNQUEIRA, 2006 *apud* BRAIDA, 2011, p.91). Segundo Miranda, foi nesta área central que “[...] a elite agrária residente na cidade optou por um centro de poder estabelecido sob a trilogia Igreja / Repartições Públicas / Praça Central” (MIRANDA, 1990, p.94). Concomitantemente, profissionais liberais e comerciantes foram aí se fixando, conferindo uma tradição mercantil presente até os dias de hoje.

A essa altura, tínhamos a seguinte situação em Juiz de Fora:

FIGURA 9 – Mapa da cidade adaptado por Haroldo de Oliveira³²



Fonte: OLIVEIRA, 1966, p. 55 (adaptado por Joviana Fernandes Marques).

³² Cabe notar, o meandro que o rio perfazia a altura do bairro Poço Rico. Esse trecho foi retificado e aterrado, dando origem ao bairro de mesmo nome, tal qual conhecemos hoje. Aparentemente, o autor do desenho procura retratar o morro, denominado atualmente por Morro da Glória, com uma curva próxima à Milheiros. E Ainda, o trecho da União e Indústria que intercepta a Rua Principal é hoje a Av. Getúlio Vargas.

No que diz respeito à segregação espacial, nota-se já nesta época, segundo Miranda, uma elitização do Alto dos Passos, assim, “[...] pela característica de sua população e pelo seu adensamento [...]”, o bairro passa a ser alvo de investimentos privados em infra-estrutura, como em 1875, quando o Barão de Bertioga, morador do bairro, adquire um manancial e constrói um chafariz para uso coletivo (MIRANDA, 1990, p.95).

Segundo Barros (2008, p.3), dez anos após a construção da referida estrada, foi feito um plano de demarcação e nivelamento da cidade, com o calçamento das ruas centrais, o que intensificou o comércio, através da instalação de vendas e armazéns. Em 1870, “[...] a cidade ganhou outras melhorias com a instalação de um telégrafo, da imprensa, de um fórum de justiça, de um banco [...]”, dessa forma, a cidade passou a ser o principal centro urbano e comercial da Zona da Mata, despertando o interesse tanto da aristocracia cafeeira quanto dos comerciantes. No recenseamento de 1872, a sede do município de Juiz de Fora já havia praticamente triplicado sua população num período inferior a vinte anos:

TABELA 6 – População de Juiz de Fora em 1872

Livres			Escravos			Total
Homens	Mulheres	Total	Homens	Mulheres	Total	
6.842	4.762	11.604	4.220	2.951	7.171	18.775

Fonte: Recenseamento Geral de 1872 *apud* SOUZA, 1998, p.44 (adaptado).

FIGURA 10 – Avenida Rio Branco em 1872

Fonte: acervo José Leite

1.5 – A Expansão do Triângulo Central: A Estrada de Ferro

A ferrovia D. Pedro II vinha chegando a Minas Gerais nos primeiros anos da década de 1870 com a promessa de transportar café para o Rio de Janeiro a uma grande velocidade, legando à União e Indústria apenas um papel de fraca concorrência. Obviamente, a ferrovia precisava de uma estação e Mariano, então presidente da companhia Estrada de Ferro³³, queria instalá-la em seu bairro, Mariano Procópio, enquanto a população do centro juntamente com os vereadores reclamavam do desconforto que seria tal fato (LESSA, 1985, p.108). O autor Jair Lessa nos faz pensar que havia certo antagonismo entre os dois lados, chegando a usar a expressão “marianistas”, fazendo crer que Procópio queria promover seu bairro,

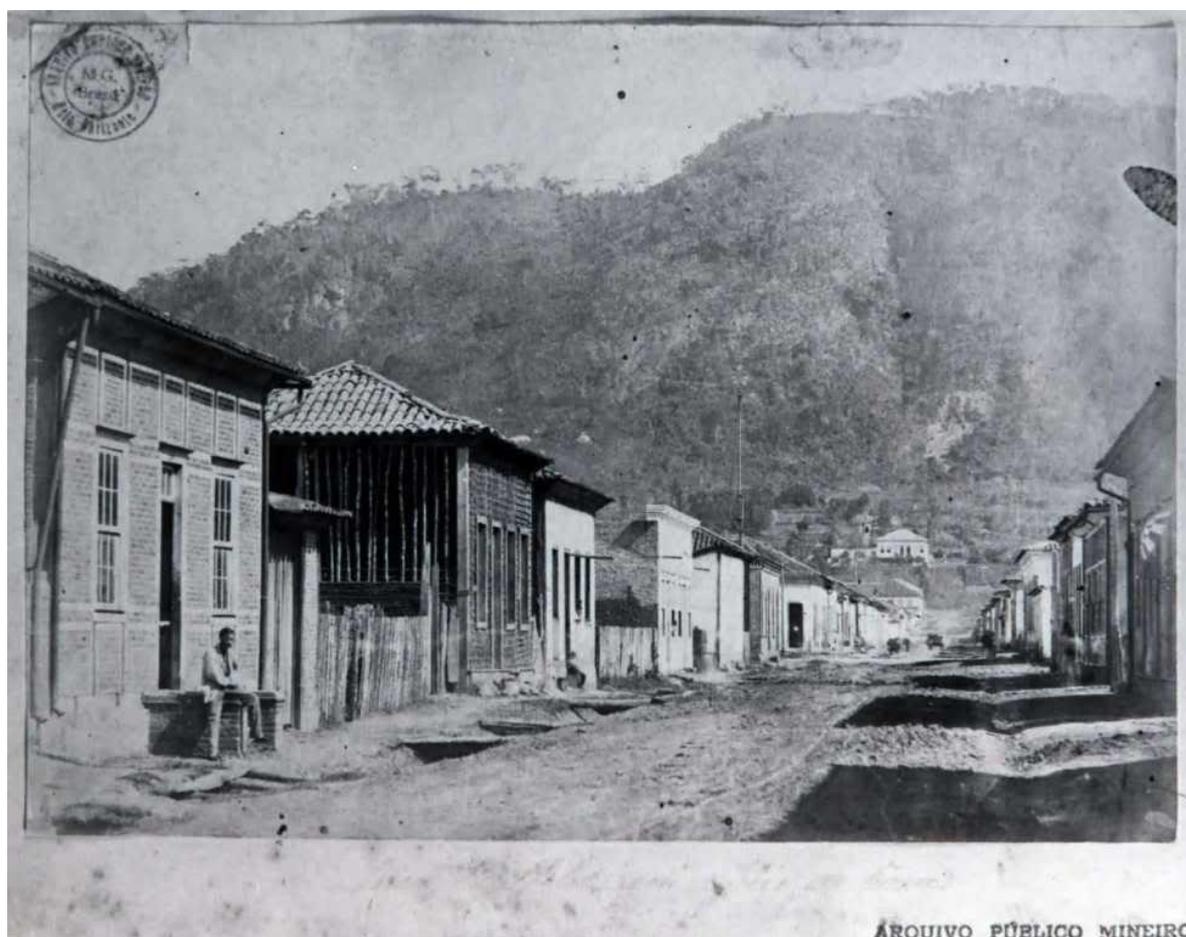
³³ D. Pedro Ihe oferecera a presidência da companhia para compensar os prejuízos, uma vez que a estrada de ferro concorria diretamente com a União e Indústria.

transformando-o em uma área central à revelia de toda a população do centro, pensando ter dinheiro e poder para fazer valer sua vontade. Pensava apenas, pois os moradores do centro angariaram fundos e construíram, de forma muito precária, a estação à margem do rio, entre a Rua Halfeld e Marechal Deodoro, Lessa a descreve como “[...] uma decepção, um simples ‘estribo’ para o desembarque de passageiros” (1985, p.110); para a construção, foi necessário aterrar várias áreas a fim de preparar o leito para assentamento dos trilhos (LESSA, 1985, p.110), ao mesmo tempo, houve a demolição de várias casas de populares e de escravos, iniciando as manifestações de segregação social no espaço urbano central (MIRANDA, 1990, p.104). Posteriormente, passou por uma série de reformas até 1902, quando chegou ao aspecto atual. O fato é que a localização da estação ajudou no desenvolvimento espacial do centro, dando origem à importante Avenida Francisco Bernardino, que foi construída paralela aos trilhos para ligar a estação às demais ruas centrais, como a Floriano Peixoto e a Marechal Deodoro, expandindo assim, a área central da cidade para além da União e Indústria. Já a carga que chegava pela estação marianista, teria que desembarcar no Largo do Riachuelo e, segundo Lessa, como ainda não havia arruamento por ali, teria de percorrer um caminho até o centro, caminho esse que seria a origem da rua Benjamim Constant, ou Silva Jardim.

Ressalta-se, ainda nos fins da década de 1870, o desenvolvimento da rede hoteleira na cidade em decorrência da “grande população flutuante: viajantes comerciais, compradores de café, companhias teatrais” e famílias que vinham comprar e contratar a vasta gama de serviços oferecidos na cidade; havia mais de dez hotéis (LESSA, 1985, p.130). Em 1878, se pensava em uma maneira de dessecar os pântanos, que obstruíam o desenvolvimento urbano apesar dos aterros já realizados. Nessa mesma época, cerca de dez ruas funcionavam no centro: Rio Branco, Getúlio Vargas, Batista de Oliveira, Espírito Santo, Santo Antônio, São Mateus, Halfeld, Floriano Peixoto, Marechal Deodoro e Santa Rita, além de seiscentas casas, cento e cinquenta estabelecimentos comerciais, seis escolas, cinco farmácias, dezesseis

advogados, seis médicos, três dentistas, vinte carruagens de aluguel e doze bilhares. Deve-se ressaltar ainda, que a Câmara não permitia a instalação de indústrias poluidoras no centro (LESSA, 1985, p.137). No mesmo ano, iniciou a arborização da Estrada Nova, levantando uma discussão sobre qual ponto seria o centro da cidade; um jornal da época expôs seu ponto de vista: “Da matriz ao jardim público, até a rua da Imperatriz, estão duas igrejas das três que possuímos, a força do comércio, os melhores prédios, o Fórum, mercado, boticas, médicos, advogados, tipografias, escola pública, muitos hotéis [...]” seria aí o centro de Juiz de Fora (LESSA, 1985, p. 144). Segundo Miranda,

[...] com o passar do tempo, novas linhas de evolução da cidade vão se estabelecendo e aos poucos começam a aumentar a ligação entre áreas até então espacialmente separadas. [...] Assim, lentamente os “vazios urbanos” começam a se transformar em áreas potenciais para nova expansão (1990, p.98).

FIGURA 11 – Aspecto da Rua Halfeld em 1880

Fonte: Acervo do Arquivo Público Mineiro

Desde que Antônio Dias Tostes chegara por estas terras ocorreu desenvolvimento vertiginoso em todos os aspectos. Em pouco mais de meio século a cidade passara de um espaço quase vazio, natural, para uma cidade referência, tanto na agricultura, quanto na técnica. Ufanista, referindo-se à cidade como a Princesa da Província, Oliveira (1966, p.93) exalta o caráter da população que “[...] só pensavam no progresso de sua cidade, levados a um bairrismo quase fanático, nascido talvez do desprezo com que a tratava o Governo Provincial”. A cidade se tornou o principal centro de atração populacional da Zona da Mata, reunindo aí características que propiciaram seu desenvolvimento industrial. Primeiramente, havia um sistema viário moderno e eficiente, com a estrada União e Indústria e a estrada de

ferro D. Pedro II; em segundo lugar, havia uma base de acumulação de capitais, fomentada pelo comércio, e pela cafeicultura; e em terceiro lugar, um mercado urbano em potencial, tanto em consumo como em mão-de-obra para a indústria (MIRANDA, 1990, p.100). Com essa confluência de fatores, Juiz de Fora se tornaria a cidade mais importante do estado e modificaria profundamente as relações sociais aí existentes, modificando, conseqüentemente, seu espaço.

2 – PROTO-INDÚSTRIA E ESPAÇO URBANO-INDUSTRIAL

No primeiro capítulo abordamos a transformação do espaço natural em espaço geográfico, bem como as primeiras décadas de evolução do povoado, deixando de ser um lugar de passagem para uma ocupação estabelecida e relevante no cenário municipal até sua emancipação e a chegada das primeiras inovações tecnológicas, como a estrada de ferro. Neste capítulo vamos tentar entender os fatores que levaram ao desenvolvimento de uma proto-industrialização, e a conjuntura econômica, técnica e demográfica que a envolve. A reversão de capitais, a especulação financeira, a chegada de imigrantes e as inovações tecnológicas, são fatores que impulsionarão o crescimento industrial trazendo importantes impactos na produção e estruturação do espaço urbano.

2.1 – O Relativo Ocaso Cafeeiro

É de se suspeitar que não houve uma ruptura abrupta do setor primário para o secundário da economia, o que se sucedeu foi menos do que uma transição, mas uma concomitância.

O processo de reprodução da economia agroexportadora passou por alguns óbices a partir da última década do século XIX. Segundo Pires (1993, p.105), essa década marca a transferência do eixo fundamental da produção cafeeira para o norte e nordeste da Zona da Mata mineira, mormente pela média de terras já esgotadas no interior das unidades produtoras – sobre a questão do uso do solo, cabe ressaltar que no período de 1880 a 1929 há uma redução de 40% para 2% para a área de mata e um aumento de 6% para 80% da área de pasto, explicitando o caráter extensivo e predatório da atividade agroexportadora. As áreas de mata virgem geralmente são devastadas e utilizadas para o cultivo, uma vez esgotado o solo pela

atividade agrária, ele é simplesmente abandonado, se transformando em pastagens que podem ou não servir para a pecuária. Assim, nunca há a recuperação dos solos esgotados e sua substituição se dá pela incorporação de terras virgens para a manutenção ou aumento da produção (PIRES, 1993, p.105). Posteriormente, na década de 1900, há um “desaquecimento” do processo de reprodução da economia cafeeira que está concatenado com o período “áureo” da crise dos preços³⁴ de 1898/1910, concretamente, essa crise se torna visível na diminuição da área ocupada pelo cafezal no interior de cada unidade produtiva (passando de 91.662 para 77.937 pés/unidade), como mostra a tabela 7, abaixo. A década seguinte é um período muito favorável para o setor devido à elevação dos preços no mercado externo, havendo uma recuperação da produção agroexportadora (chegando a 119.374 pés/unidade). Já a década de 20 marca a crise profunda da cafeicultura local, marcada, sobretudo, pelo esgotamento absoluto das matas e que vai resultar na inviabilização da própria economia agroexportadora local (quando as fazendas têm a menor produção, 43.427 pés/unidade). A tabela a seguir mostra de forma resumida um panorama geral da produção cafeeira em Juiz de Fora:

TABELA 7 – Número médio de pés de café por unidade em Juiz de Fora (1880/1929)

Década	Nº Total de Pés	Nº de Unidades	Nº Pés/Unidades
1880/89	1.808.912	14	129.208
1890/99	1.558.254	17	91.662
1900/09	1.558.740	20	77.937
1910/19	1.432.488	12	119.374
1920/29	781.686	18	43.427

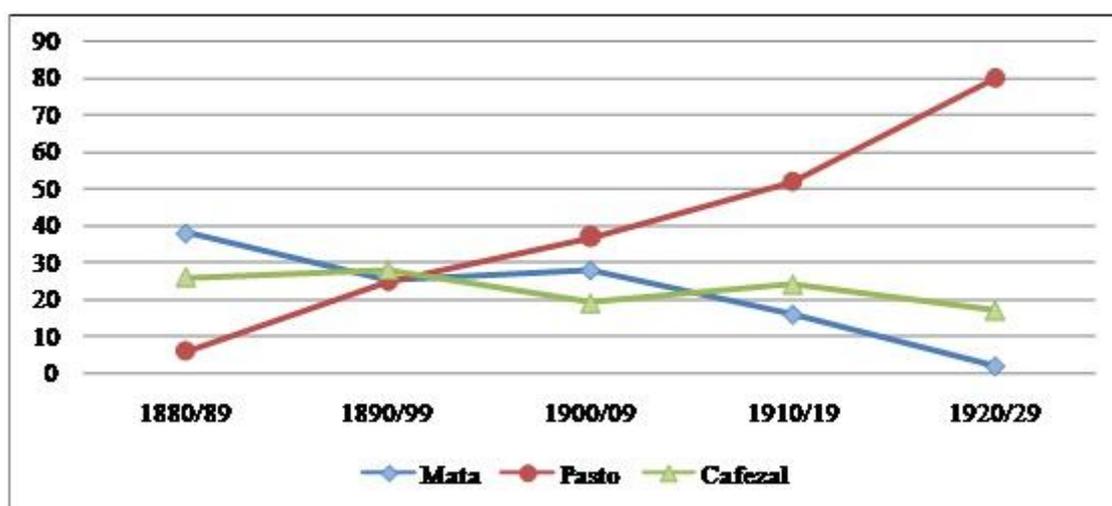
Fonte: Inventários – Juiz de Fora – 1880/1929 in PIRES, 1993, p.108.

A figura 12, por sua vez, mostra a relação entre as três formas de uso do solo no interior das unidades produtivas e sua variação ao longo do período. Observa o quase

³⁴ Crise de superprodução que afetou os produtores, gerando o abandono de cafezais mais velhos e um desestímulo no plantio de novos.

esgotamento da área de mata no interior da fazenda; uma porcentagem cada vez menor de café, quando analisado todo o período, e uma elevação exponencial da área de pastos, provavelmente utilizadas para a prática da pecuária extensiva:

FIGURA 12 – Gráfico da evolução proporcional da área de mata, pasto e cafezal (1880 – 1929)



Fonte: adaptado de PIRES, 1993, pp. 106-107

Este contexto de decadência produtiva do café favoreceu um movimento de inversão de capitais dele oriundo e nele empregado, que, juntamente com outros fatores, fomentaram o desenvolvimento industrial dessas terras.

Porém, antes de buscarmos entender esses fatores que levaram à industrialização, faz-se mister esclarecer alguns pontos conceituais. Primeiramente, é necessário fazer uma distinção – por mais impreciso que isso seja – entre os conceitos de artesanato, manufatura e indústria. Segundo Cunha (2005, pp. 2-3), o artesanato surge a partir de um mestre de ofício, em sua oficina particular (que pode ser sua própria casa) e com seus próprios instrumentos. Ele é dono de seu meio de produção e seu conhecimento é passado adiante de forma não sistemática, visando a formação de um novo mestre de ofício que irá abrir sua própria oficina e, também, passará adiante aquele conhecimento adquirido. Na outra ponta, temos a indústria,

onde a divisão do trabalho é intensa entre a concepção, gerência e execução. O local de trabalho, o maquinário e o produto final não é propriedade do trabalhador, este detém apenas sua força de trabalho, que é construída de forma sistemática dentro de escolas especializadas, destinadas a produzir uma mão-de-obra padronizada e controlável, geralmente, jovem. A manufatura, por sua vez, ocupa uma posição intermediária nessa classificação, sem possuir uma característica distintiva marcante. Seu conhecimento abrange a tradição artesanal, mas também processo industrial (ainda que incipiente). Pode conter um maquinário mais sofisticado em relação ao artesanato, mas por outro lado, ainda não possui a divisão de trabalho bem demarcada, como na indústria.

Cunha (2005, p.3) ressalta ainda, que o Brasil não viveu um processo retilíneo de evolução técnica, ou seja, de maneira geral, o artesanato não originou a manufatura, que por sua vez, originou a indústria. Uma vez que na segunda metade do século XIX a indústria já estava consolidada na Europa, era comum haver a transferência de equipamentos, técnicas, matéria-prima e força de trabalho aqui para o país, ocasionando a queima de uma ou duas dessas etapas de progresso técnico. Devido a esse intercâmbio entre Brasil e Europa, torna-se muito difícil fazer uma distinção acurada entre artesanato, manufatura e indústria no país, e em Juiz de Fora especificamente, sobre essa questão, vários autores já se debruçaram, gerando resultados diversos.

Após essa digressão necessária, temos que definir também a periodização cronológica com a qual trabalharemos. Ao longo do processo de industrialização de Juiz de Fora, não apreendemos rupturas abruptas como Domingos Giroletti. Para esse autor, dois períodos da industrialização de Juiz de Fora são bem distintos: no primeiro, há predomínio de pequenas fábricas, oficinas, com baixa produção, utilizando pouca mão-de-obra e com pouco capital investido, onde o proprietário é também o produtor, este período compreende até o final da década de 1880. E o segundo, que se inicia com o novo século, onde médias e grandes

indústrias se caracterizam com o predomínio da produção em série, maior quantidade de mão-de-obra e capital investido, utilização de tecnologia importada, mas, principalmente, pela separação entre o proprietário dos meios de produção e o trabalhador direto (1988, p.73). Concordamos com Pires (2010, p.94) quando este afirma que longe desta ruptura que Giroletti imprime em sua obra, o processo de industrialização é bastante complexo e constante, assim, ressaltamos que não somente

[...] existem grande unidades na primeira fase como também muitas pequenas e médias na segunda, sendo o predomínio de uma ou outra depende do setor da indústria, do período em que surge a unidade industrial, suas maiores ou menores possibilidades de ganho de escala, acesso a mercados “externos” (a Minas), etc (PIRES, 2010, p.95).

Tendo isso como guia para compreender todo o período industrial vivido por Juiz de Fora, mas também buscando uma periodização para fins práticos, até mesmo para facilitar o desenvolvimento do trabalho, vamos adotar uma distinção temporal nesse processo.

Vamos chamar o processo inicial, objeto deste capítulo, de proto-industrialização (PAULA, 2006, p.237). Segundo Paula, fatores como os tipos de manufaturas que se estabeleceram na cidade, a divisão do trabalho, o assalariamento, o baixo índice de capital investido, baixo volume de mão-de-obra e os proprietários como produtores diretos, levam a pensar nesse período manufatureiro como um período proto-industrial. Esse é o período onde os fatores que vão produzir a industrialização começam a surgir, e que ao longo do tempo vão conferir um grande dinamismo econômico para cidade. Por outro lado, a inflexão da industrialização que encontramos após o século XIX é marcada por um maior porte, investimentos mais vultosos, um empresariado industrial consistente e uma divisão mais acentuada do trabalho. Há uma predominância das indústrias têxteis e alimentícia, além de uma diversificação decorrente da primeira Guerra Mundial (1914/1918), que iremos desenvolver posteriormente (PAULA, 2006, p.243). É uma indústria onde o capital já foi

revertido de outros setores, onde a mão-de-obra já se constituiu, assim como os meios para incrementar produção. Com ela, a cidade de Juiz de Fora alcançou seu apogeu econômico, como veremos no capítulo seguinte.

2.2 O Desenvolvimento Proto-Industrial

A obra de Giroletti³⁵ (1988) levanta uma hipótese para a origem da industrialização de Juiz de Fora. Sem destacar cada um dos fatores detalhadamente, concordamos com o autor quando este afirma que o capital oriundo do café não é suficiente para explicar a industrialização – embora ele tenha sido um dos fatores, como veremos –, uma vez que grande parte das cidades da Zona da Mata se beneficiou desse mercado, sem necessariamente industrializarem-se. Destarte, a produção cafeeira para o mercado externo não tem como corolário o processo de industrialização. O autor vai, então, atrelar tal processo ao dinamismo que a Estrada União e Indústria trouxe para a cidade, sendo esta a característica que irá diferenciar Juiz de Fora das demais cidades da Zona da Mata. Segundo Giroletti, com a estrada, a cidade vai se transformar num entreposto comercial, permitindo o desenvolvimento do comércio local, conseqüentemente, concentrando mais capital, pois, grande parte do café produzido na Zona da Mata passava pela cidade, assemelhando-se ao papel que a cidade de São Paulo representou em seu estado, o que possibilitou, posteriormente, seu desenvolvimento e industrialização. Com isso, a maior parte dos produtos exportados e importados pela província passava por Juiz de Fora, uma vez que a cidade possuía um rápido e eficiente sistema de transporte, tornando mais barato e cômodo para os produtores venderem

³⁵ Em sua obra vinculam-se quatro fatores: capital – onde põe a ascensão do café na Zona da Mata e a constituição de Juiz de Fora como um entreposto comercial da província –, mão-de-obra – o imigrante como condição *sine qua non* para desencadear o processo de industrialização –, o fator empresarial – onde se destaca as infra-estruturas necessárias para a implantação da indústria e a origem dos empresários, imigrantes e não-imigrantes – e o mercado – examina a ampliação do mercado local para outras regiões de Minas e para outros estados.

ali sua produção e ali mesmo se abastecerem dos produtos importados, sem precisar recorrer à capital. Nesse contexto, não é de se estranhar a escolha de Juiz de Fora por grande parte dos industriais que buscavam um bom lugar para localizar seus empreendimentos, fazendo-a “[...] aglutinar grandes interesses, tornando-se palco de grandes negócios, de intensa circulação de mercadorias, de grande concentração e acumulação de capital [...]” (GIROLETTI, 1988, pp.46-47). Assim, os primeiros negócios foram abertos gerando uma ambiência industriosa, ativa e laboriosa, que propiciará uma maior fixação de capitais na cidade.

Obviamente, a União e Indústria, sendo um fator de diferenciação entre Juiz de Fora e as demais cidades, assim como a estrada de ferro e diversos outros elementos supracitados, foram essenciais para o desenvolvimento da indústria na cidade. Não pretendemos limitar as inúmeras variáveis que contribuíram para tal, porém, há uma série de fatores que julgamos relevantes para o objetivo deste trabalho que devem ser esmiuçados. Ressaltamos que entendemos esse processo de proto-industrialização a partir de uma conjuntura de fatores, não de forma exclusiva, ou isolada.

2.2.1 A Inversão de Capitais

Para alguns autores, a importância do café no desenvolvimento industrial é relativa³⁶. Entretanto, trabalhos recentes apontam para a grande inversão do capital agrário para setores urbano-industriais a partir de 1880 – como bancos, companhias de eletricidade, ferrovias, transportes urbanos, imprensa, escolas técnicas (BARROS, 2008, p.7) –, sendo importante compreender como essa inversão de capitais fomentou o desenvolvimento da indústria e o desenvolvimento urbano no final do século XIX. Para esses autores, essa inversão de capital

³⁶ Segundo PAULA (2006, p.180), é possível discernir três correntes no que diz respeito a esse tema: aqueles que defendem a influência direta da economia cafeeira no desenvolvimento industrial (trabalhos de Correia Dias, Toyoshima e Anderson Pires); aqueles que defendem uma influência indireta da economia cafeeira nesse processo (trabalhos de Giroletti e Souza Paula); e, outros, que defendem que a economia cafeeira nenhuma importância teve na instalação de unidades fabris na cidade (trabalhos como os de J. H. Lima e Arantes).

tem um papel central no processo industrial. Segundo Dias (*apud* PAULA, 2006, p.180), a economia cafeeira favoreceu o surto industrial, pois propiciou o aparecimento de uma classe empresarial de mentalidade capitalista, transferindo recursos da lavoura para outros setores da atividade econômica, criando condições para a reprodução do trabalho assalariado, incrementado também, pelo fim do tráfico escravo desde 1850, que permitiu uma elevação da massa salarial, inaugurando um mercado consumidor para produtos industrializados. No âmbito nacional, outros fatores, como a Tarifa Alves Branco³⁷ e a política dos primeiros anos da República – onde os industriais reivindicavam o apoio financeiro do Estado por dois argumentos: identificando a indústria com o progresso da nação e colocando-a como um ato de patriotismo³⁸ (STEIN, 1979, p.92) – forneceram subsídios para um incremento das instalações industriais num processo semelhante ao ocorrido na Europa do início da Revolução Industrial, onde os pioneiros desse processo histórico buscavam instalar suas fábricas nas cidades que já possuíam uma característica comercial, garantindo maior segurança para seus investimentos e proximidade do mercado consumidor e mão-de-obra. Desta mesma forma, no final do século XIX, Juiz de Fora – por se caracterizar como um entreposto comercial, ter uma avantajada mão-de-obra e mercado consumidor, além de possuir importantes infra-estruturas, como estradas e um setor financeiro em processo de consolidação – também atraiu investimentos industriais, transformando o caráter da cidade, adaptando-a as novas necessidades.

Acreditamos que

³⁷ Entre os anos de 1828 e 1844 o ministro da fazenda, Manuel Alves Branco determinou a revisão das tarifas alfandegárias, visando maior arrecadação de impostos e, concomitante, um protecionismo ao governo imperial. Desta forma, a taxa de importação pagas pelo importador era de 30% do preço do produto caso o mesmo não fosse produzido no país, e chegava até a 60% caso houvesse um produtor nacional.

³⁸ Segundo Stein (1979, p.92), os industriais clamavam por medidas protecionistas que promovessem a indústria nacional. Na primeira edição de *O industrial* (Órgão da Associação Industrial), lia-se “A independência política será somente uma ilusão [...] enquanto o Brasil for uma nação produtora de matérias-primas, ‘uma feitoria comercial e colonial explorada pelos comerciantes europeus’”.

[...] a economia cafeeira gerou os recursos, não somente para a diversificação urbano-industrial de Juiz de Fora, como para a diversificação agrícola e montagem de uma estrutura comercial e financeira na Zona da Mata, transformando-se num verdadeiro complexo econômico (PAULA, 2006, p.182).

Classificando, assim, como imprescindível o papel da economia cafeeira nas transformações decorrentes do processo de industrialização de Juiz de Fora (PAULA et al., 2006, p.184). Assim, a partir da década de 1870 a cidade já começa a apresentar sinais de uma industrialização, principalmente através do capital dos cafeicultores e das qualificações dos imigrantes, mormente nos processos que envolviam manufatura.

2.2.2 A Controvérsia Imigrante

Neste período proto-industrial, vem à tona novamente a discussão a respeito da influência dos imigrantes na economia do período. Neste ponto, cabe mencionar o caráter ufanista das obras publicadas até o final do século passado, onde se percebe uma supervalorização da participação dos imigrantes no desenvolvimento industrial. Tal supervalorização nasce principalmente da indistinção por parte da historiografia entre indústria e manufatura, supracitada. Sim, os imigrantes, tanto germânicos quanto italianos, compuseram grande parte das manufaturas domésticas e artesanais da cidade (TABELA 8), porém, estas não constituem indústrias no sentido exato da palavra (BARROS, 2008, p.5).

TABELA 8 – Indústrias e manufaturas criadas por ramos de atividade em Juiz de Fora (1889 – 1930)

Ramos	Imigrantes	Não-Imigrantes
Alimentação	22	38
Fiação, Tecidos	15	16
Metalurgia	30	6
Couros, Calçados e Artefatos	22	17
Carpintaria, Marcenaria	17	4
Cerâmica, Cimento	11	9
Construção	3	5
Indústrias Diversas	10	27

Fonte: GIROLETTI, 1988, p.79 (valores selecionados)

Neste período, cabe mencionar a chegada de outro grupo de imigrantes. Ao contrário daqueles de origem germânica, que, como citado anteriormente, chegaram à cidade para a construção da Estrada União e Indústria, os italianos³⁹ chegaram a um ambiente diferente, a cidade já havia se consolidado: ruas pavimentadas, avenidas, praças, bondes e todo tipo de infra-estrutura. O contexto histórico, por sua vez, também era diferente, o fim do trabalho escravo fomentou, por parte do império, a promoção da imigração: “[...] era necessário construir uma reserva de mão-de-obra para a grande lavoura nas fases de demanda [...]” (OLIVEIRA, 1996, p.171), principalmente no interior paulista, além disso, havia também a necessidade de povoamento das vastas regiões ainda desabitadas do Brasil. Diante dessa carência de mão-de-obra, o governo imperial passou a financiar grandes levas de imigrantes a partir de 1887, assim, os fazendeiros não teriam que assumir o ônus das passagens e teriam uma abundante oferta de trabalhadores. Ainda assim, os fazendeiros, sobretudo os de Minas Gerais, resistiam a qualquer medida que procurasse substituir o trabalho escravo, visto que o estado era a região de maior concentração dessa forma de trabalho, porém,

[...] a conjuntura da década de 1880 exigia novas providências [...]. A abolição gradativa estava em curso através da Lei do Ventre Livre (1871) e a dos Sexagenários

³⁹ Dada a formação do estado italiano de 1870, podem assim ser referidos.

(1884). Surgiram, então, solicitações de imigrantes, tanto por parte das zonas rurais quanto das zonas urbanas, sendo que estas últimas no sentido de formar uma reserva de mão-de-obra para as indústrias que estavam se desenvolvendo (OLIVEIRA, 1996, p.172).

Juiz de Fora, como o principal centro econômico e político da Zona da Mata, “[...] era um centro de interesses econômicos, tanto da aristocracia cafeeira como dos setores mais dinâmicos, representados pela burguesia industrial” (OLIVEIRA, 1996, p.172). Essa burguesia tinha interesse na introdução de imigrantes no quadro de mão-de-obra da cidade, para com isso retirar mais-valor do trabalho e subordiná-la com maior facilidade. Foi assim que, em 1888, fundou-se na cidade a Associação Promotora da Imigração, visando estimular tais fluxos migratórios. Tal associação era particular e reunia como sócios, barões, grandes fazendeiros e industriais como Bernardo Mascarenhas (OLIVEIRA, 1996, p.172). Foi construída, assim, a hospedaria dos imigrantes Horta Barbosa, no bairro Tapera, para abrigar os imigrantes recém-chegados. Em teoria, a hospedaria tinha capacidade para 400 pessoas, porém, devido ao grande contingente de italianos que por aqui aportava, abrigou 2.000. Muitas famílias não queriam se separar, com isso, iam ficando até que fossem encaminhadas para uma fazenda que aceitasse à todos (LESSA, 1985, p.211). Obviamente, as condições sanitárias nessas circunstâncias eram as piores possíveis, como descrito por Lessa, havia mais de 200 doentes e a suspeita de epidemia começou a alarmar-se com os óbitos infantis. Segundo Oliveira (1996, p.176), uma parcela reduzida dos imigrantes (cerca de 6%) optou por ficar espontaneamente na zona urbana da cidade, demonstrando que havia fatores de atração para esta população. Ainda segundo a autora,

[...] a cidade possuía uma rede de comércio e prestação de serviços avançada, suas indústrias cresciam, bem como sua população [...]. Era, portanto, um ambiente fértil para novos empreendimentos e oferecia oportunidades de trabalho àqueles que já possuíam algum tipo de qualificação profissional ou não (OLIVEIRA1996, p.176).

Desses imigrantes que optaram por habitar a zona urbana do município, incluindo aí, os italianos e os germânicos, alguns vieram com conhecimentos de processos manufatureiros e algum capital para investir na abertura de firma. Nem todas as manufaturas desenvolvidas a partir daí, evoluíram para aquilo que caracterizamos como indústria – algumas exceções são a Malharia Antônio Meurer, a Oficina do Martin Kascher, a fundição George Grande e a Pantaleoni Arcuri & Spinelli, que conseguiu acumular capital, aplicando-o em maquinário pesado, mão-de-obra e infra-estrutura para a produção em larga escala. Ainda no que diz respeito aos italianos, especificamente, houve um aumento expressivo no número de empreendimentos comandados por esse grupo entre 1895 a 1921, e a partir desta última data, observa-se a integração de italianos no ramo da produção têxtil, “[...] produzindo meias e malhas com maior nível técnico, reunindo ainda poucos operários e com um mínimo de mecanização que a produção exigia [...]” (OLIVEIRA, 1996, p.176). A maioria desses imigrantes se atrelou ao mercado produtivo urbano devido às precárias políticas de fixação no campo, dessa maneira, “[...] o espaço urbano da cidade surge da manifestação do poder econômico, inserindo em seu cerne a divisão espacial e social do trabalho, condição esta que se perpetua durante a história urbana da cidade [...]” (CORDOVIL, 2011, pp.69 – 71). Segundo Cordovil, este espaço urbano constituído pelo poder econômico e político se manifestou pela emergência de espaços habitacionais diferenciados pela classe social, gerando os primeiros bairros operários, vilas e cortiços, inicialmente nos bairros Borboleta, São Pedro e Fábrica. Da mesma forma, se sucedeu com as áreas de lazer, separadas e demarcadas espacialmente, para a burguesia e para os imigrantes. Este espaço dividido fomentou disputas e conflitos, de modo que, à medida que o grupo privilegiado se expandia, a classe menos favorecida era obrigada a se deslocar mais para a periferia (2011, p.71). Lessa também deixa nas entrelinhas uma segregação espacial já latente nesse tempo quando diz que “[...] os médicos mais famosos residiam todos na Avenida” (1985, p.221), já demonstrando a

ocupação da área central por essa classe mais abastada, que, segundo Villaça (2009, p.273), é uma característica comum às cidades ainda em fase de desenvolvimento, onde “[...] esses centros pertenciam às camadas de mais alta renda”.

Os dois fatores se seguem – finanças e energia elétrica – são condições essenciais para compreendermos o processo de inflexão da indústria no século seguinte. Juntos eles promoveram capital e energia necessária para mover os industriais e a cidade a um processo diferenciado, que será estudado no próximo capítulo.

2.2.3 O Setor Financeiro

Durante as duas últimas décadas do século XIX, a criação e ampliação de muitas indústrias somente foi possível através dos empréstimos realizados nas instituições financeiras abertas na cidade. A abundância de empréstimos deriva de uma grande quantidade de crédito disponível em tais instituições nesse período específico da história, mergulhado numa conjuntura econômico-mundial que interferiu profundamente nas relações locais, específicas de Juiz de Fora, sendo este período, alvo de numerosas pesquisas.

Nesta conjuntura histórica-econômica, denominada Encilhamento⁴⁰ (1888 – 1898), se deu a consolidação do setor financeiro de Juiz de Fora, articulado com a economia global. Filomeno (2010) avalia a conjuntura do Encilhamento a partir da escala mundial, refletindo a partir das teorias que enfatizam a ciclicidade das crises no capitalismo⁴¹, que, invariavelmente geram um aumento da dívida externa nos países periféricos. Havia uma onda de exportação de capitais dos países centrais – que passavam por uma excessiva liquidez – para os países

⁴⁰ Política econômica elaborada para a nova fase produtiva do país, onde os investimentos em ativos imobilizados, como terras, benfeitorias e escravos passaram a serem substituídos por papéis, como títulos, ações e dívidas públicas, resultando em uma crise de expansão monetária exacerbada que gerou fortes repercussões no país (CROCE, 2007).

⁴¹ Os ciclos econômicos foram estatisticamente identificados pelo russo Nikolai Kondratiev, em 1926, com duração média de 50 anos, com uma fase de expansão e outra de recessão da economia. Suter, por sua vez, associou as crises mundiais de endividamento aos ciclos de Kondratiev, distinguindo quatro fases nesses ciclos: recuperação, prosperidade, recessão e depressão (FILOMENO, 2010, pp.138-139).

periféricos durante a última década imperial (FILOMENO, 2010, p.152). Importado, esse capital era usado para obras infra-estruturais que demandavam insumos estrangeiros, aumentando assim as importações dos países periféricos, no caso brasileiro, a dívida externa aumentou de 15 milhões em 1882 para 30,3 milhões de libras em 1889 (ORAIR, 2002, *apud* FILOMENO, 2010, p.153). O governo republicano, em meio à crise, agravada pelas mudanças econômicas oriundas do fim da escravidão e da difusão do trabalho assalariado, realizou uma série de reformas bancárias e monetárias voltadas ao aumento da liquidez da economia (FILOMENO, 2010, p.157). Com isso,

[...] o fornecimento de crédito expandiu-se e efetivou-se a reforma bancária, com a criação de vários bancos de emissão. Em apenas dois anos (1890-91) foram emitidos cerca de 335 mil contos em notas bancárias, aumentando em 1,5 vezes o saldo de papel-moeda emitido (FILOMENO, 2010, p.158).

Logo essa situação se converteu em especulação pura, e quase a totalidade das novas empresas era fictícia, sem uma existência concreta, a não ser no papel. Destarte, essa situação não podia durar, assim, em 1891 a estourou a crise iniciada pela especulação. Desse modo, “[...] o déficit orçamentário, o desequilíbrio das contas externas do país e as emissões imoderadas provocaram uma rápida desvalorização da moeda nacional [...]” (FILOMENO, 2010, p.159).

Este contexto econômico levou o, recém formado, Estado brasileiro a se subordinar aos ditames das altas-financeiras internacionais e às grandes casas financeiras, num caso muito semelhante ao ocorrido com a Argentina, com a crise Baring⁴². Tal fato demonstra que tanto o Brasil quanto a Argentina, como países que ocupavam e ainda ocupam uma posição periférica na divisão mundial do trabalho, exportando produtos primários, sem valor agregado, são

⁴² A crise Baring foi originada pelos mesmos fatores que desencadearam o Encilhamento no Brasil – exportação de capitais dos países centrais para os periféricos. Igualmente, gerou uma grande desordem monetária, uma febre especulativa e um alto endividamento externo na Argentina (FILOMENO, 2010, p.148).

partes integrantes dos processos mundiais do capital, sendo essa relação de extrema relevância para explicar a economia, imbricada nas suas várias escalas, do local ao global.

Segundo Croce (2007, 2008), ao contrário do que grande parte da historiografia nos traz, o encilhamento impactou a economia mineira, e conseqüentemente, Juiz de Fora. Para o autor, as instituições bancárias fundadas na praça da cidade nessa época são um exemplo dessa conjuntura política e econômica. O Banco Territorial e Mercantil de Minas, por exemplo, foi fundado em 1887 com capital local

[...] e oferecia crédito através de letras hipotecárias, desconto de letras, duplicatas e conta-corrente, colocando a cidade de Juiz de Fora como uma das poucas localidades do Brasil, fora da praça do Rio de Janeiro e São Paulo, a possuir o privilégio de contar com uma agência bancária (CROCE, 2007, p.6).

O banco cresceu e abriu agências em outras cidades, porém teve uma curta duração de apenas cinco anos; verificando seu processo de falência, Croce (2007, p.7) notou várias irregularidades, principalmente na agência do Rio de Janeiro, onde as atrocidades cometidas “[...] nos dão a mais nítida visão do que foi o fator especulação no Encilhamento”. Sua falência trouxe inúmeros malefícios ao setor financeiro de Juiz de Fora, causando uma grande aversão a esse tipo de investimento especulativo. O Banco de Crédito Popular de Minas apesar de a primeira vista parecer um empreendimento típico da conjuntura – vende ações no mercado e se dissolve rapidamente – não foi especulativo, tendo seu processo de falência ocorrido de forma sensata, ressarcindo seus investidores. Uma vez que o Territorial e Mercantil havia falido no ano anterior, não houve muita entrada de capital devido ao clima de insegurança e desconfiança, tornando difícil sua consolidação. Apesar dos problemas que surgiram nesse período, o sistema financeiro se consolidou e o Banco de Crédito Real de Minas Gerais é um exemplo disso. Sua administração sólida, baseada nos moldes franceses, adquiriu rapidamente um grande progresso, ultrapassando um século de existência. Passando

a crise inicial, oriunda do *crash* do Territorial, o Crédito Real investiu na produção local, propiciando crédito ao setor agrário, comércio, indústria e pessoas físicas (CROCE, 2007, p.14).

Segundo Stein (1979, p.105), as repercussões do Encilhamento demonstraram que a burguesia industrial brasileira estava unida para tirar proveito de estado republicano frágil, recém formado, tornando mais liberais os critérios para a formação de sociedades, ampliando o campo de atuação dos bancos e intensificando a emissão de papel-moeda, em consonância com a posição de escola clássica econômica, ligada ao conceito *laissez-faire*. Para Stein, o Encilhamento deflagrou o *boom* da indústria brasileira, que seguiu em franco desenvolvimento ao longo das primeiras décadas do século XX, sendo essa época denominada por ele como “*Os Anos Dourados*”. No contexto de Juiz de Fora, as instituições financeiras abertas no período contribuíram para a dinâmica econômica citadina, estimulou a abertura de novas firmas na cidade, além de romper com a dependência financeira ao inibir a transferência dos recursos da Zona da Mata para o núcleo comercial-financeiro localizado na capital (PIRES, 2004, p.30). A fundação de tais instituições demonstra o poder e prestígio alcançado pelos latifundiários da época, visto que, parte dos recursos para a fundação provinha do capital agrário local, sendo estes, grandes agentes da modernização econômica do município.

2.2.4 A Energia Elétrica

A energia elétrica foi um fator fundamental para colocar Juiz de Fora no limitado rol de cidades industrializadas no Brasil. Diferentemente das manufaturas desenvolvidas até o final da década de 1880, as grandes indústrias precisavam de uma força motriz eficiente e

barata. Neste período histórico que o industrial Bernardo Mascarenhas⁴³ chega à cidade, possuindo grande volume de capital e uma mentalidade à frente de seu tempo, impulsionará a industrialização local. Ele organiza diversos empreendimentos sob a forma de sociedade anônima⁴⁴, como a Companhia Construtora Mineira, responsável por diversos prédios residenciais e industriais da época – como sua própria fábrica. Ainda em 1888 inaugura sua indústria, a Tecelagem Bernardo Mascarenhas, em local estratégico: próximo da mão-de-obra, próximo à estação, próximo a dois cursos d’água e próximo da fonte de energia.

FIGURA 13 – Vista panorâmica da Tecelagem Bernardo Mascarenhas (1900)



Fonte: <http://www.mariadoresguardo.com.br/2011/09/av-getulio-vargas-fabrica-bernardo.html> (acesso em 09/03/2013).

⁴³ Nasceu em Paraopeba (MG) em 1846 e morreu em Juiz de Fora em 1899. Embora não tivesse curso superior, conhecia na prática o funcionamento de suas fábricas, através viagens à Europa e Estados Unidos, onde reuniu conhecimento para abrir, em sociedade com seus irmãos a tecelagem “Cedro”, em Sete Lagoas e “Cachoeira”, em Curvelo. A vontade de instalar sua fábrica em Juiz de Fora, vem obviamente, da facilidade de transporte e mão-de-obra, mas também, de suas pretensões com relação à queda d’água que existia próxima à cidade.

⁴⁴ Cabe ressaltar que essa forma de investimento foi muito comum nesse período industrial, em decorrência do Encilhamento.

Porém o que iria deixar seu nome marcado na história da cidade era a fundação da Companhia Mineira de Eletricidade S/A⁴⁵. Com a maioria das ações subscritas por Mascarenhas, 27%, o industrial adquire uma área de três alqueires em torno da cachoeira dos Marmelos, distante apenas seis quilômetros da cidade, com intenção de construir uma hidroelétrica. Segundo Lessa, Bernardo não se conformava em ver que a cidade mais industrializada de Minas ainda fosse iluminada a querosene (1985, p.206). Como empreendedor que era, viu nessa obra grande possibilidade de lucro, além de promover a energia necessária para o funcionamento de sua fábrica gratuitamente.

Foi em 1889, quando Mascarenhas avisou o povo e convidou a imprensa,

[...] às nove horas em ponto começaram a aparecer os primeiros traços da luz nas diversas lâmpadas. Imediatamente subiram ao ar inúmeros foguetes, fazendo ouvir lindas peças musicais, a banda, que se achava postada nas proximidades do Boulevard (Rua Direita nº45, canto da rua Halfeld) (LESSA, 1985, p.226).

Foi certamente um grande passo para o desenvolvimento de Juiz de Fora, porém, toda essa expectativa foi suprimida por uma realidade frustrante.

Segundo Barros (2008, p. 41), “[...] ficará nítida a má distribuição do serviço de iluminação, considerando o fato de a região central [...] ter sido privilegiada na colocação de mais lâmpadas em seu espaço [...]” (2008, p.41). Além dessa distinção entre o centro e a “periferia”, havia ainda um privilégio de algumas ruas do centro em detrimento de outras, as ruas Direita (atual Rio Branco) e Halfeld, por exemplo, eram beneficiadas com um maior número de lâmpadas, em decorrência do, também maior, volume de atividades mercantis e industriais, mas também por ser o local onde as elites moravam (BARROS, 2008, p.41). A idéia era concentrar infra-estrutura no centro para que ela fosse uma região de parâmetro para

⁴⁵ Em grande parte, filha da conjuntura do Encilhamento, tal Companhia estabeleceu uma espécie de *holding* na cidade até a década de 50, controlando os serviços de maior rentabilidade, voltado para as classes favorecidas e legando ao poder público aqueles serviços mais essenciais como água, esgoto, arruamento, etc.

toda a cidade, de modo que, aí chegando um visitante, teria ele a impressão de estar numa cidade “profusamente iluminada”, como se todos os habitantes fossem contemplados com esse desenvolvimento.

A iluminação elétrica mudou substancialmente a feição da cidade,

[...] estabeleceu transformações nos costumes, no dia-a-dia daqueles que a presenciavam e a vivenciavam. Suas repercussões alcançam espaços múltiplos da sociabilidade humana. Da casa à rua, na vida material, nos aspectos culturais e mentais, o impacto da eletricidade foi patente. (BARROS, 2008, p. 50).

A população demorou a se familiarizar com essa nova forma de energia – o povo ainda desconfiava daquele sistema, tanto pelo choque elétrico, quanto pela sua incompatibilidade com as linhas telefônicas, a descarga elétrica podia ser mortal para quem estivesse telefonando –, porém, sem dúvida foi uma grande avanço para a cidade, uma vez que as ruas, antes iluminadas apenas em noites sem luar, com lamparinas a gás, acesas manualmente, uma a uma, agora possuíam um avançado sistema de iluminação gerado pela primeira grande usina hidrelétrica construída na América do Sul. Vale mencionar também que somente em decorrência desse avanço foi possível a futura instalação de bondes elétricos, que, através de seu itinerário ampliava os limites da cidade, promovendo uma maior urbanização e fomentando o loteamento das áreas periféricas. Além desses feitos, Bernardo Mascarenhas também promoveu maior diálogo entre industriais e fazendeiros, reduzindo suas contradições, uma vez que agradavam aos fazendeiros os lucros que a indústria oferecia, e aos industriais pelo contingente de imigrantes que eram obrigados a vender sua força de trabalho por quantias módicas (ARANTES, 2004, p.66). Ressalta-se, porém, que até então não havia por aqui aparelhos elétricos, nem motores, apenas lâmpadas. O primeiro motor elétrico foi instalado somente alguns anos mais tarde, quando a usina ganhou maior potência, e sua

energia foi utilizada para a alimentação fabril, possibilitando a industrialização de grande porte na cidade e conferindo-lhe a alcunha de “Manchester Mineira”.

Esses fatores técnicos, financeiros e demográficos trazem consigo uma produção espacial-urbana mais estruturada, um espaço que já traduz uma divisão social e um empenho em modernizar a economia e a paisagem. A infra-estrutura da cidade decorrente desse processo progrediu de maneira notável, de modo que alguns desses avanços merecem ser destacados por intercederem diretamente na paisagem urbana.

2.3 A Decorrente Expansão Urbano-Industrial

Analisada a conjuntura industrial e econômica da época, é importante refletir acerca de suas repercussões no espaço em si, assim, trazemos algumas modificações ocorridas na paisagem durante esse período. Uma relação de estabelecimentos comerciais/serviços e indústrias em Juiz de Fora⁴⁶ explicita esse desenvolvimento inicial: seu número saltou, respectivamente, de 153 para 231 e de 34 para 80 entre 1870 e 1877. Esse crescimento refletiu na urbanização da cidade, no aumento de sua população, na arrecadação municipal, nos melhoramentos urbanos e na ampliação do setor de mercado interno (GIROLETTI, 1988, p.47). As maiores iniciativas partiram de capitais ligados ao setor agrário, ou por parte dos industriais mineiros, que transferiram seus recursos para a cidade devido à sua dinâmica e ao desenvolvido sistema de transporte, com fácil acesso à capital (BARROS, 2008, p.11).

Entrando na década de 1880, as indústrias e as manufaturas se multiplicavam, juntamente com as infra-estruturas necessárias para seu desenvolvimento e condizentes com o momento que a cidade vivia. Assim, em 1881 a cidade já possuía bondes – para o desespero de Ouro Preto, narra Jair Lessa (1985, p.145) –, sua finalidade era transportar cargas e

⁴⁶ Pode-se ver detalhadamente essa relação em GIROLETTI, 1988, pp. 49 - 50.

passageiros dentro do centro, trafegando da Avenida Rio Branco à Estação Ferroviária com tração animal. Nos anos seguintes, as linhas se multiplicaram, sendo possível ir do Alto dos Passos à Estação de Mariano Procópio. A instalação de telefones também não tardou, contudo, ainda não tínhamos água encanada nem rede de esgotos, revelando o descaso secular das instituições públicas com aquilo que é mais vital, essencial à população, que só em 1885 passou a ser servida de água em suas residências. Segundo Lessa (1985, p.165), consta na mapoteca do Ipplan⁴⁷ uma planta cadastral desse período (1883), em escala de 1:2000, onde se vê a Avenida Rio Branco (antiga Rua Direita) indo do Largo do Riachuelo até uma ponte que existia no Bom Pastor, cortando-a, temos desde a São Sebastião até a rua Sampaio⁴⁸; a cidade ainda não havia se expandido para os pés do Morro do Imperador, ou seja, Olegário Maciel⁴⁹ e Tiradentes ainda não existiam. A Santo Antônio⁵⁰, tal qual a Rio Branco, ia da São Sebastião até pouco além da Sampaio. A Igreja Matriz (Catedral Metropolitana) era ladeada apenas pela Espírito Santo, não existia a Fernando Lobo⁵¹. Todas essas ruas já se encontravam densamente habitadas, com exceção da São Sebastião, Antônio Dias e Sampaio. Consta ainda na planta, um desenvolvimento expressivo no São Mateus, na Avenida dos Andradas⁵², o traçado dos trilhos dos bondes e a fazenda do Juiz de Fora.

Entre 1890 e 1891 aconteceu uma importante obra que permitiu uma união efetiva entre a população que se multiplicava à margem da Avenida Rio Branco e o povoado ao norte, onde hoje é o bairro Manoel Honório. A população da cidade já chegava próxima aos

⁴⁷ Instituto de pesquisa e planejamento de Juiz de Fora criado na década de 70 para planejar o crescimento urbano de forma interdisciplinar.

⁴⁸ Essas ruas mantiveram seus nomes até os dias atuais, assim como região denominada Largo do Riachuelo.

⁴⁹ Primeiramente chamada de Rua da Serra.

⁵⁰ Manteve o mesmo nome ao longo do tempo, uma homenagem ao padroeiro da cidade.

⁵¹ Idem para essas ruas.

⁵² Antiga Rua Gratidão.

dez mil, porém, no município já havia 17.622, sendo 15.119 brasileiros, e 2.503 estrangeiros. Na cidade, estavam assim divididos⁵³:

TABELA 9 – População da cidade de Juiz de Fora por rua (1890)

Rua	Habitantes
Rio Branco	1.446
Batista de Oliveira	753
Halfeld	716
São Mateus	549
Santa Rita	490
Quinze de Novembro	469
Espírito Santo	460
Largo do Riachuelo	302
São João Nepomuceno	135
Barbosa Lima	60
Outras Ruas	4.331

Fonte: Oliveira, 1966, p.150.

Como um todo, a população da cidade teve um crescimento vertiginoso na segunda metade do século XIX, chegando a crescer 167,42% de 1855 à 1890. A Avenida, em contrapartida, não havia se desenvolvido, se estendia somente até o Largo do Riachuelo – que era onde se instalavam os grupos de arte itinerantes, como circos e touradas – segregando, de certa forma, o povoado que se desenvolvia para norte do Largo. A área ainda não estava bem desenvolvida, tendo “[...] poucas casas espalhadas de modo abstrato, bem separadas uma das outras[...]”; próximo ao rio, havia imensos bambuzais (LESSA, 1985, p. 257). A população clamava pelo aterro do brejal e pela extensão da Avenida no sentido norte, mas a prefeitura alegava falta de verba para tal feito, principalmente pelas várias indenizações que teria de

⁵³ Tabela desenvolvida a partir Oliveira (1966, p.150). O item “outras ruas”, na tabela, compreende as ruas Marechal Deodoro, Fonseca Hermes e largo da Estação, juntos, 762; morros de Santo Antônio e São Sebastião, 513; Avenida dos Andradas, ruas Silva Jardim, Mariano Procópio, da Escola, Glória, Artistas e Fazenda da Divisa, 2.203; Fazenda Velha do Juiz de Fora, Avenida Garibaldi Campinhos, Botânica, Carlos Otto e do Cemitério, 853.

pagar aos proprietários da região. Um cidadão divulgou uma carta-aberta onde reclamava de tal situação:

[...] uma povoação que em trinta anos, sem o bafejo oficial, se desenvolveu como Juiz de Fora, não pode mais deixar dúvidas sobre seu futuro. Juiz de Fora [...] tem o cunho das mais modernas cidades da América e Europa, prestando-se admiravelmente ao desenvolvimento da cidade para qualquer dos quatro pontos cardeais [...] (LESSA, 1985, p.251).

A maioria dos terrenos próximos ao que hoje é o Mergulhão era de propriedade da Companhia Construtora Mineira, cuja finalidade era a de promover loteamentos, edificar prédios e construir estradas, a essa época, promovia aterros próximo à ferrovia, estendendo a Av. Francisco Bernardino. Era, então, de extremo interesse da Companhia, a extensão da Avenida Rio Branco, uma vez que valorizaria seus lotes e prédios. Jair Lessa não deixa claro com quais recursos, mas, em agosto de 1890, já se vê a Companhia efetuando complexas obras de drenagem e aterro do Largo do Riachuelo visando a ampliação da Avenida (1985, p.258). Para explicarmos como se procedeu a obra, voltemos no tempo até a planta da cidade de 1860, elaborada pelo engenheiro Gustavo Dodt (FIGURA 6), onde se observa dois detalhes: primeiramente, a área descrita como “Lagoa Gratidão”, que segundo Lessa, era um “[...] brejal coberto de vegetação lacustre, tendo aqui e ali, indisciplinadamente, alguns trechos mais altos devido a aterros [...]” (1985, p.257), e segundo, entre a Rua São Sebastião e a Benjamim Constant, o local onde o engenheiro havia planejado a construção do cemitério – que nunca aconteceu –, uma vez que ali existia uma elevação denominada “Morro de Pedro Schubert”. A consequência foi óbvia, a Companhia realizou o desmonte do morro, transportando o material para o Largo utilizando o “[...] sistema Decauville, então o mais adiantado, que consistia no carreamento da terra sobre vagonetes de aço, puxados a burro, correndo sobre trilhos provisórios” (1985, p.258). A mídia já demonstrava preocupações com a saúde, e criticava a obra pelo fato da Companhia não ter realizado uma capina prévia no

local do aterro, “[...] lançando terra sobre os vegetais [...] que, entrando em decomposição, vão converter-se necessariamente em terríveis focos de miasmas [...]” (1985, p.258). Ignorando as críticas, a urbanização continuou: foi construída a parte baixa da Rua Benjamim Constant, Avenida Rio Branco, Rua Roberto de Barros e Avenida Francisco Bernardino. Assim, “[...] os dois núcleos populacionais [...] estavam prestes a unir-se indissolavelmente, vencendo intransigências, trilhos-de-aço e vias-fluviais caudalosas [...]” (1985, p.259), os terrenos foram desapropriados, alguns indenizados, outros doados, como os de Manoel Honório de Campo (que foi homenageado com o nome do bairro) e Maria Amália Ferreira Lage (viúva de Mariano Procópio).

Em 1891 a população era de 13.000 habitantes e a cidade possuía 922 prédios construídos, sem contar os da Fábrica e de São Pedro, sendo 4 igrejas, 6 açougues, 4 clubes, 6 fábricas de cerveja, 16 hotéis, 9 farmácias, 17 alfaiates, 3 dentistas, 8 engenheiros, 15 médicos, 22 advogados, 2 tipografias, e outras 200 casas comerciais (LESSA, 1985, p.267). Crescendo incessantemente, havia a necessidade de abertura de novas ruas na cidade. Relata Oliveira (1966, p.171), que “[...] ocupava-se o pessoal do escritório em projetar e desenhar avenidas, bairros novos com pontes suspensas [...]” como a da Avenida Rio Branco sobre o Paraibuna, enfim, buscava-se todo o aparato presente nas grandes cidades européias.

É importante destacar que até 1892 não é possível falar em políticas públicas urbanas, os serviços urbanos essenciais não eram responsabilidade das Câmaras Municipais, sendo a maior parte resultado da iniciativa particular, o que faz com que esses serviços estejam em consonância com um consumo privilegiado, sem conexão com um caráter público. A ação pública, por sua vez, estava mais preocupada em direcionar seus recursos para os embelezamentos urbanos. Uma série de iniciativas, como capeamento de esgoto, iluminação a querosene, e abertura de ruas estava sendo desenvolvida pela iniciativa privada, porém, sob a tutela da Câmara. As obras que envolviam propriedades territoriais, por

exemplo, não foram difíceis de realizar devido ao mecanismo de doação de terrenos à municipalidade, demonstrando o comportamento racional em prol da valorização do solo urbano (MIRANDA, 1990, pp. 103 – 104). Em 1893, o município consolidava sua posição de pólo de convergência comercial e econômico da região uma vez que ele passa a sediar a alfândega do estado⁵⁴, centralizando boa parte do comércio de importação e exportação regional (PIRES, 1993, p.115) a ponto de fundar, ainda na mesma década, a Associação Comercial, estabelecida por comerciantes e industriais, foi a primeira organização formal a representar os interesses dessa burguesia junto ao poder público, mais tarde, essa situação se agravará, como veremos.

No final da última década do século XIX a população de Juiz de Fora recebeu um duro golpe. A transferência da capital do estado era inevitável uma vez que na República recém implantada, não deveria mais haver aquele ranço colonial presente em Ouro Preto, uma vez que não condizia mais com a imagem progressista que o estado de Minas pretendia possuir (DULCI, 2004, p.71). Achar uma nova localização não foi fácil, mas, para a frustração da população de Juiz de Fora, a cidade nem chegou a ser uma opção muito plausível, uma vez que, geograficamente, está quase na fronteira do estado, distante das demais regiões, sobretudo das mais pobres do norte. Segundo Dulci, numa apertada votação, São João Del Rei perdeu para o arraial do Curral Del Rei, que foi demolido para a construção de Belo Horizonte – “[...] cidade planejada em moldes modernos para representar o ingresso do estado em uma fase de renovação e prosperidade [...]” (2004, p.71). A partir daí, a capital terá um crescimento urbano vertiginoso por meio do amparo e investimento que recebeu do estado, a fim de promover uma maior integração regional, política e econômica, mas que, por outro lado, culminará no processo de relativa decadência de Juiz de Fora a partir da década de

⁵⁴ Prédio na Av. Itamar Franco, esquina com a Getúlio Vargas, ao lado do Instituto Estadual de Educação.

1920⁵⁵. Deve-se ressaltar que enquanto a capital do estado foi Ouro Preto, a receita estadual era repartida de forma satisfatória entre os municípios, porém, com a necessidade de fazer brotar do solo mais que uma cidade, mas uma capital, onde ainda não havia nenhum tipo de infra-estrutura, drenou do estado grande parte dos recursos, deixando à míngua outras cidades, como Juiz de Fora, causando essa sensação de abandono e descaso por parte do governo nos habitantes.

O século XIX chega ao fim em um momento de transições em múltiplas escalas. No contexto mundial, ocorria uma redefinição da divisão internacional do trabalho, a partir da emergência de novos centros hegemônicos, no contexto da América Latina, há um novo modo de ordenação da economia e da sociedade que alterou as relações políticas e econômicas tanto interna quanto externamente. Neste contexto, o Brasil passou a viver outra realidade a partir da verticalização de atividades ligadas ao mercado interno, não restritas à agro-exportação. “Tal situação possui implicações diretas na dinamização das economias urbanas e portanto na redefinição das funções e aparência das cidades [...]” (MIRANDA, 1990, pp.109 – 110), fundando, a partir daí, aquilo que Hobsbawn chamou de “economia global única”, que implicou na padronização ocidental não só econômica e produtiva, mas também social e cultural (MIRANDA, 1990, p.110).

⁵⁵ Embora essa condição seja questionada por Ricardo Zimbrão Affonso de Paula, no artigo “Estrutura e dinâmica da indústria de Juiz de Fora no contexto da industrialização brasileira – 1930/1985”, que adiante exploraremos.

3 – A CONSTITUIÇÃO DA MANCHESTER MINEIRA

Vimos até aqui o processo de fomento da industrialização acontecendo de forma paralela a uma decadência cafeeira na região, mas também, a um grande desenvolvimento infra-estrutural na cidade que a eleva a um padrão superior na esfera estadual. O século XX chega e Juiz de Fora experimentará até a segunda década um grande desenvolvimento industrial e urbano, quando, por fim, será, paulatinamente, suplantado pela força do capital injetado em Belo Horizonte. Contudo, lia-se nas publicações da época, mensagens otimistas quanto ao novo século:

[...] o século XX encontra essa zona de Minas transformada em centro de luminosa civilização; e, entretanto, há apenas meio século que o trabalho humano abre nestas terras o sulco indelével de sua ação. [...] Que os homens do século XX sejam herdeiros desse poder de iniciativa, dessa emulação vigorosa, dessa energia de vontade e dessas qualidades progressistas [...] (OLIVEIRA, 1966, p.173).

3.1 – Inflexão Industrial

A indústria nesse período se concentrava massivamente na Zona da Mata – tal como, outrora, foi com o café. Assim, das dezenove indústrias têxteis instaladas no estado de Minas entre 1901 e 1910, doze se localizavam na Zona da Mata, sendo sete, especificamente, em Juiz de Fora, ainda, no censo industrial de 1907, duas das cem maiores firmas manufatureiras do país, em valor de produção, localizavam-se em Juiz de Fora. No período como um todo, de 1889 a 1930, foram abertos aproximadamente 200 estabelecimentos industriais em variados setores, de modo que, em 1920 a cidade participava com cerca de 35,6% da produção industrial de Minas Gerais, liderando o estado no setor (MIRANDA, 1990, p.132). Assim, a cidade mantinha o posto de maior centro industrial do estado, possuindo 8% do número total

de estabelecimentos, 22% do capital, 16% do número de operários e mais de ¼ do valor total de sua produção industrial, como demonstra a tabela:

TABELA 10 - Participação Relativa da Indústria de Juiz de Fora (1907)

	Minas Gerais	Zona da Mata	Juiz de Fora
Nº Estabelecimentos	524	192	43
Capital*	26.515	10.459	5.859
Nº Operários	9.421	2.997	1.516
Produção	32.444	14.070	8.341
Cap./Estab.*	53	54,47	136,25
Oper./Estab.*	18	15,60	35,25
Prod./Estab.*	62	73,28	193,27

Fonte: PIRES, 2004, p.37

*em contos

Juiz de Fora se mostra superior na proporção entre capital, operários e produção por estabelecimento, superando a região e o próprio estado (PIRES, 2004, p.37). Quanto ao mercado consumidor dessa produção, embora esteja substancialmente atrelado ao mercado local e regional, o município conseguiu difundir sua produção para outras regiões de Minas Gerais, do Rio de Janeiro e até de São Paulo e Goiás (PAULA, 2006, p.249).

Analisemos também um comparativo da estrutura industrial da cidade em 1907 e 1920 (TABELA 11):

TABELA 11 – Nível de concentração da indústria de Juiz de Fora em 1907 e 1920

Setor	1907			1920		
	Capital	Produção	Operários	Capital	Produção	Operários
Alimentação	18,9%	32,6%	17,3%	35,4%	51,5%	21,2%
Têxtil	62,9%	40,2%	50,0%	43,4%	29,7%	51,3%

Fonte: ANDRADE, 1987, p.18.

Primeiramente, nas duas datas, mais de 70% de toda a produção industrial se concentra nos setores de alimentação e têxtil, o mesmo é praticamente válido para o número

de pessoas ocupadas na indústria têxtil e de alimentação: 67,3% em 1907 e 72,5% em 1920. Num comparativo entre os anos, observamos uma queda no capital inserido e na produção da indústria têxtil, porém, um leve aumento no número de operários, de modo que, a despeito da queda da produção têxtil, mais da metade dos operários fabris empregados em Juiz de Fora trabalhavam nesse ramo industrial.

Por outro lado, há um aumento generalizado no setor de alimentação em 1920, ultrapassando a metade da produção industrial da cidade. Em relação a concentração da indústria em Juiz de Fora, Pires (*apud* PAULA, 2006, p.243) percebe uma diversificação a partir de 1914 com o surgimento de “[...] indústrias voltadas para a produção de insumos industriais como *embalagens, papel, produtos químicos, latas, rótulos, vidros, cimento, borracha, etc*”. Segundo o mesmo autor, essa diversificação “[...] está em consonância com o que aconteceu com os parques industriais vinculados à economia agroexportadora cafeeira”, como o Rio de Janeiro e São Paulo, mormente a partir da primeira Guerra Mundial, que marca uma diferenciação com as indústrias precedentes e também uma transição para um sistema econômico dominado pelo capital industrial (PAULA, 2006, pp.243-244).

De maneira discriminada, temos abaixo, a seguinte estrutura industrial no município:

TABELA 12 – Estrutura Industrial em Juiz de Fora (1907 – 1908)

Setor	Número de Indústrias
Cerveja e Bebidas	7
Tecelagem e Malharia	6
Laticínios	6
Fundição e Mecânica	5
Curtume e Artigo de Couro	5
Alimentícia	5
Cerâmica	4
Calçados	4
Fumos Preparados	3
Móveis	3
Tintas	3
Moagem de Cereais	2
Ladrilhos	1
Sabão e Velas	1
Perfumaria	1
Vassouras	1
Total	57

Fonte: PIRES, 2004, p.42

Observa-se que Juiz de Fora não se diferencia dos principais parques industriais do país, com a maior parte da indústria vinculada à produção de bens de consumo leves, relacionados com a renda gerada pelo setor de exportações (efeito de encadeamento de consumo) (PIRES, 2004, p.42).

Juiz de Fora não somente concentrou a indústria, como também mantinha uma estrutura industrial caracterizada por grandes e médias unidades, maior volume de capital e capacidade de produção (PIRES, 2004, p.39). Outra relação comparativa em Minas Gerais demonstra essa observação:

TABELA 13 – Municípios mais industrializados de Minas Gerais segundo o valor da produção (contos de réis) em 1907 e 1920

Município	1907	Município	1920
	Valor da Produção		Valor da Produção
Juiz de Fora	8.341	Juiz de Fora	33
Sete Lagoas	2.514	Cons. Lafaiete	19
Belo Horizonte	1.486	Belo Horizonte	18
Palmyra	1.099	Nova Lima	16
Prados	1.044	Santos Dumont	13
Ouro Preto	750	Ouro Preto	08

Fonte: adaptado de PAULA, 2006, p.246

Sua análise nos mostra, mais do que o valor em si, a distância entre Juiz de Fora – município mais industrializado em todo o período – e os municípios que se encontram na segunda e terceira posição, nesse caso, a capital, que ainda caminhava no longo percurso do crescimento. Assim, em 1907, a cidade supera em 231,7% o valor da produção de Sete Lagoas, sendo essa situação reduzida em 1920, mas ainda sim, bem superior.

Entretanto, quando ampliamos nossa escala de análise a nível nacional, vemos Juiz de Fora com um porte industrial mediano. Se comparado com São Paulo, Rio de Janeiro e Distrito Federal (RJ), temos números bem inferiores em Juiz de Fora nos três itens analisados na tabela 14:

TABELA 14 – Indústria de Juiz de Fora em comparação com os principais centros industriais do país em 1907

Centros	Capital/ estabelecimento	Operários/ estabelecimento	Produção/ estabelecimento
Distrito Federal	254	52,6	334
São Paulo	393	74,2	362
Rio de Janeiro	415	69,8	270
Juiz de Fora	136,2	35,2	193,9

Fonte: PAULA, 2006, p.247

A análise dessa tabela legitima a afirmação de muitos autores que se referem à industrialização de Juiz de Fora como um caso de industrialização periférica. Assim, observamos estar acertada afirmação de Pires (2004, p.39), quando diz que Juiz de Fora teve “[...] uma industrialização cuja fragilidade é um reflexo da própria estrutura que a gerou [...]”, pois a própria situação do município, enquanto entreposto comercial da Zona da Mata era suplantado pelo “entreposto nacional”, o porto do Rio de Janeiro, demonstrando novamente o caráter periférico da economia da cidade. Ampliando mais essa escala de análise, podemos pensar também no porto carioca subordinado aos portos ingleses na economia-mundo, esses sim, obtinham o lucro final de nossa produção, reafirmando o apanágio periférico do país.

Neste ponto é interessante fazer uma observação em relação à alcunha “Manchester Mineira”. Segundo Miranda,

[...] se por um lado Juiz de Fora pôde se tornar, tal como a Manchester inglesa, a cidade mineira pioneira em termos de sistema viário moderno e de uma estrutura industrial, as similaridades em relação à Manchester inglesa não cessam aí (1990, p.145).

Analisando a obra de Friedrich Engels, “A situação da classe trabalhadora na Inglaterra”, a autora observa similaridades que vão além do desenvolvimento industrial, como o

[...] caos urbano, a insalubridade, a marginalização e a manutenção de setores empobrecidos em situações mínimas de sobrevivência *sine qua non* para a garantia da expansão do mercado de trabalho formal assalariado, e da reprodução ampliada do capital (MIRANDA, 1990, p.145).

Essa relação conflituosa reflete-se espacialmente na proliferação de bairros operários, na expansão desordenada da cidade, na seleção criteriosa de regiões para a aplicação de serviços públicos demonstrando uma inoperância do Estado frente às investidas de dominação burguesa. Destarte, a Manchester Mineira “[...] não guardou para si apenas os

louros da cidade moderna por excelência, enquadrada nos princípios da *Belle Époque*, ditados por Paris e redistribuídos pela capital da República”, mas também toda uma produção desigual do espaço urbano capitalista (MIRANDA, 1990, p.146).

3.2 – Organização Espacial da Indústria em Juiz de Fora

No que diz respeito à organização espacial das atividades comerciais e das fábricas na cidade (em destaque), observamos através da tabela 15 sua forma de distribuição:

TABELA 15 - Estabelecimentos na área urbana em 1915

Gênero/ Bairro	Total	Centro	Botanágua	Glória	Alto dos Passos	São Mateus	Tapera	Borboleta	São Pedro	Mariano Procópio	Fábrica	Poço Rico	Creosotagm	Grama
Açougue	24	12	3	3		1				1	2			
Bancos	1	1												
Barbeiros	35	21	2	4		1				3	2	1		
Botequins	30	17	3	4		1				3	2			
Charutarias	6	5												
Dentistas	25	21		1		7				2				
Fábricas	57	46	3	2	3						1	2		
Hotéis	10	10												
Secos e Molhados	162	70	17	18	6	1 2	3	2			2		4	4
Padarias	13	6	1	2		3					1			
Farmácias	15	12		2						1				

Fonte: ALMANAK DE JUIZ DE FORA⁵⁶ – 1898 e 1915 *apud* MIRANDA, 1990, pp.126-127 (itens selecionados).

Notamos, como esperado, uma concentração maior das atividades no centro da cidade, mas também uma expressiva atividade comercial no bairro Glória (atual região do

⁵⁶ Cabe destacar o caráter propagandístico dos almanaques da época, portanto, não serviam como índice exato da relação de estabelecimentos na cidade. A ausência de informações sobre atividades num determinado bairro não significa necessariamente sua inexistência (MIRANDA, 1990, p.125).

Morro da Glória, Jardim Glória), São Mateus e Botanágua, e um parco ou nulo crescimento dos bairros São Pedro e Tapera (Santa Terezinha), condição bem distinta da que observamos hoje. Com relação às fábricas, observamos uma configuração também distinta dos tempos atuais, a concentração no centro. Tal organização era baseada na necessidade das fábricas em estarem perto da mão-de-obra e do mercado consumidor, sobretudo em decorrência da ineficiência do sistema de transporte.

Sobre essa questão da distribuição das fábricas no centro da cidade, o Álbum do Município de Juiz de Fora, compilado em 1915 por Albino Esteves, traz um capítulo sobre movimento industrial da cidade, nesse álbum ele descreve detalhadamente 69 fábricas da cidade, explicitando, com algumas limitações, seu proprietário, capital, maquinário, endereço, etc. O endereço, especialmente, nos interessa, pois revela a distribuição dessas fábricas no espaço urbano. A tabela abaixo mostra o número de estabelecimentos fabris por ruas da cidade:

TABELA 16 – Número de estabelecimentos industriais por ruas da cidade (1915)

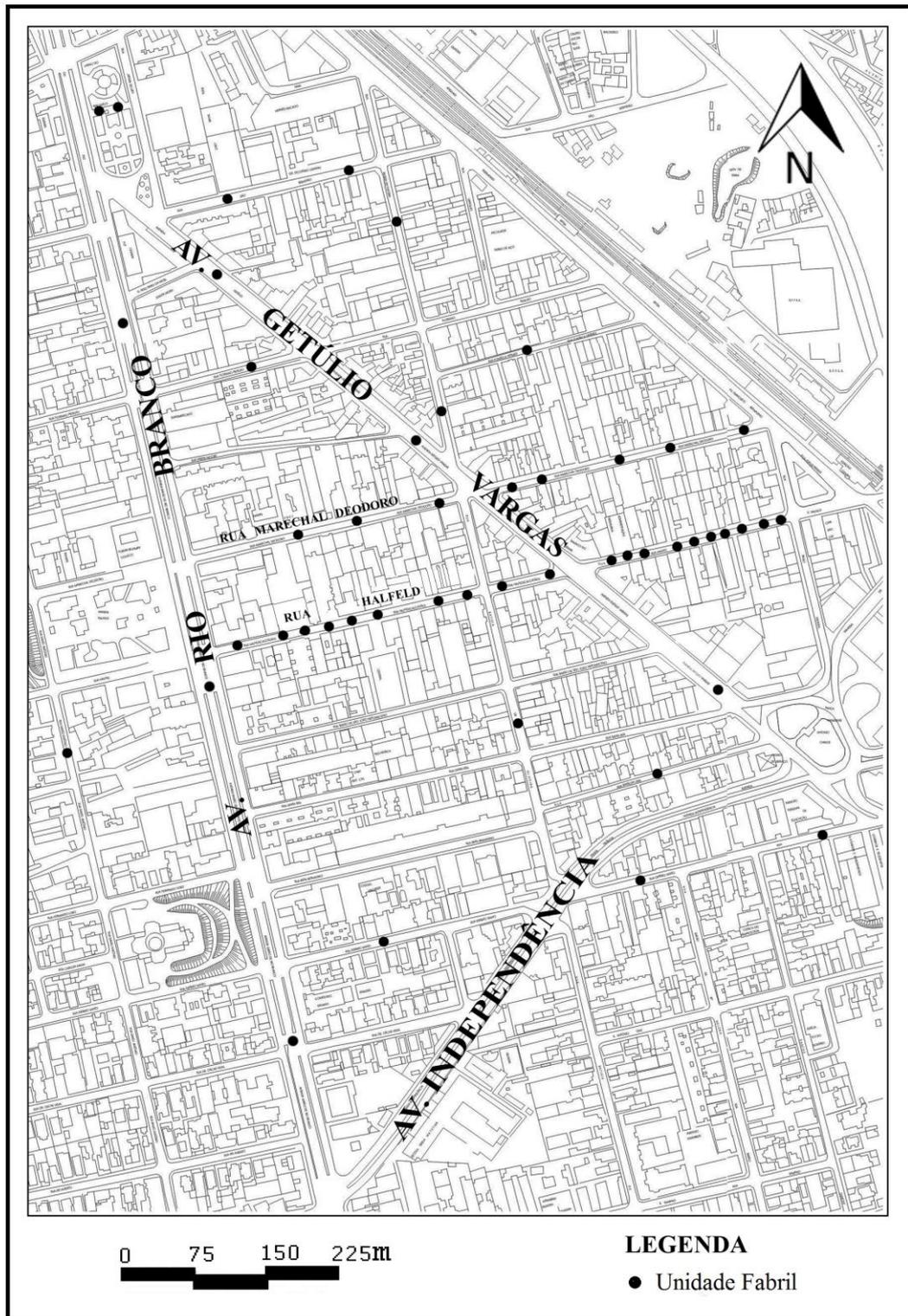
Rua/Avenida	Número de Estabelecimentos
Halfeld	20
Marechal Deodoro	8
Rio Branco	3
Batista de Oliveira	3
Getúlio Vargas	3
Espírito Santo	3
Botanágua	3
São Sebastião	2
Largo do Riachuelo	2
Osório de Almeida	2
Av. Municipal	2
Floriano Peixoto	1
Barbosa Lima	1
Fonseca Hermes	1
Santo Antônio	1
Gratidão	1
Bernardo Mascarenhas	1
Silva Jardim	1
Roberto de Barros	1
Vila Marlin Kascher	1
SEM DADOS	9
TOTAL	69

Fonte: adaptado de ESTEVES, 2008, pp. 281-287

O mapa a seguir (FIGURA 14)⁵⁷ foi elaborado com base na tabela acima e demonstra a distribuição das fábricas no centro urbano de Juiz de Fora por volta de 1915.

⁵⁷ Tivemos dois problemas na execução desse mapa. Primeiramente, Esteves não precisou de forma acurada o endereço de todos os estabelecimentos, às vezes, resumindo-se ao nome da rua. Naqueles estabelecimentos onde há o endereço completo, o problema é referente às mudanças na forma de numeração ao longo dos anos, assim, não se sabe se aquela numeração condiz com a atual. Com isso, decidiu-se por distribuir de forma mais ou menos uniforme os estabelecimentos ao longo das ruas.

FIGURA 14 - Distribuição das fábricas no centro urbano de Juiz de Fora⁵⁸



Fonte: adaptado de BRAIDA, 2011, p.84.

⁵⁸ A execução desse mapa deve-se a Frederico Braida, que gentilmente nos cedeu esta base cartográfica do centro da cidade.

Desse mapa, deve-se ressaltar, primeiramente, o pequeno número de indústrias localizadas na Av. Rio Branco, caracterizada, desde esses tempos, como uma avenida residencial. Por outro lado, há uma concentração maciça na Rua Halfeld, onde, diferente da função comercial que exerce hoje em dia, tínhamos uma grande quantidade de estabelecimentos industriais, demonstrando com isso a importância que essa rua exerceu em toda a história de Juiz de Fora, sendo o eixo, ou o ponto nevrálgico da cidade, definido por Rebouças (*apud* BRAIDA, 2011, p.93) como o “[...] Greenwich da Zona da Mata, é o lugar central e também o mais democrático [...]”. Além dessa concentração específica na Rua Halfeld, pode-se destacar também, uma concentração mais acentuada dentro daquilo que chamamos de triângulo central⁵⁹. Dessa forma, a atividade industrial no centro da cidade, solidificou, de maneira afirmativa, o núcleo de Juiz de Fora, atraindo para aí um maior burburinho, movimentação e ocupação, oriundo dessa atividade, acompanhando, assim, a tendência centralizadora do processo passado. Além de todo o comércio, serviço e aparato administrativo, o centro concentrava também a maior parte da atividade industrial. Nesse momento, ressaltamos que entendemos a produção do centro – o “tornar-se centro” – como um processo gerador de dois resultados: o centro e o não-centro e que em uma sociedade de classes essa diferenciação espacial será apropriada de uma maneira específica (VILLAÇA, 2009, p.237)⁶⁰. Ressaltamos também que os centros não são centros porque aí se localizam infra-estruturas variadas, assim como as “infra-estruturas variadas” não se localizam no centro. A fonte da centralidade está na “[...] possibilidade de minimizarem o tempo gasto e os desgastes e custos associados aos deslocamentos espaciais dos seres humanos” (VILLAÇA,

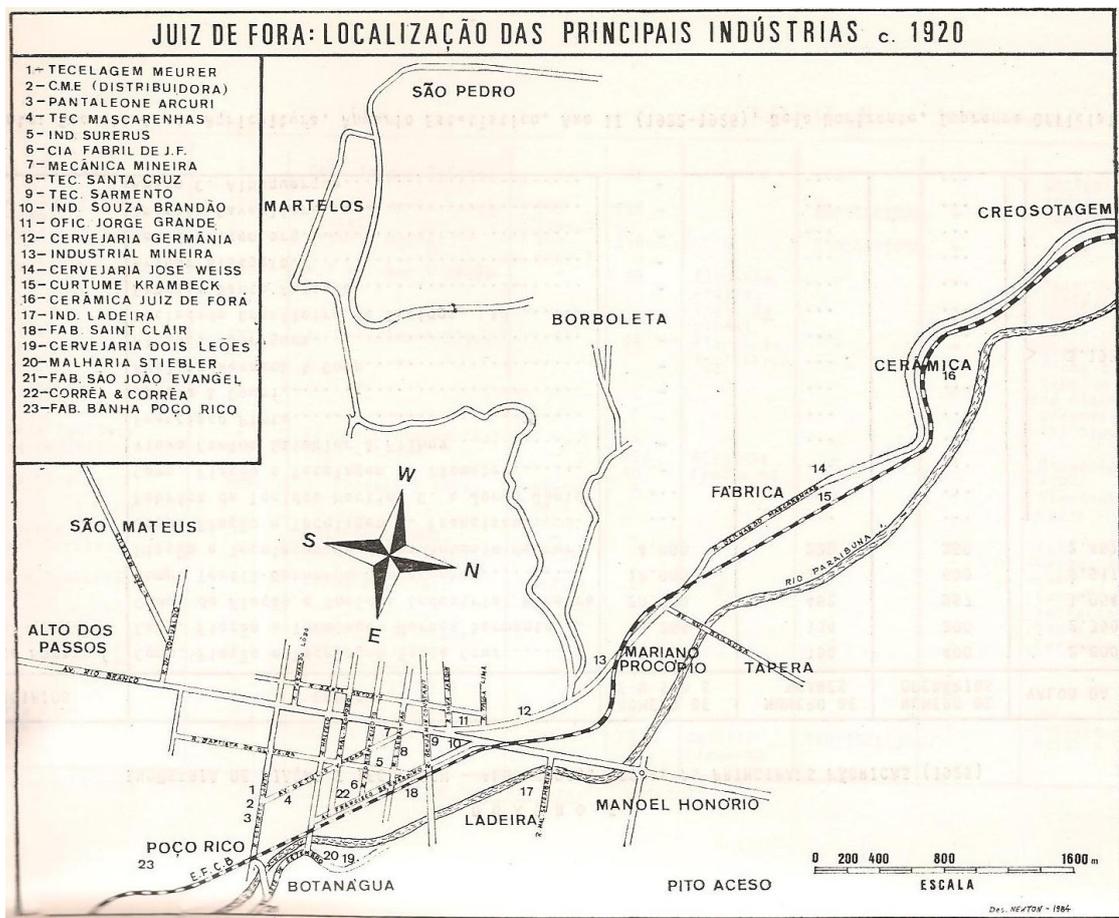
⁵⁹ Constituído, em primeira instância, pela intersecção das avenidas Rio Branco, Independência (atual Av. Itamar Franco) e Getúlio Vargas, mas podendo ser interpretado de maneira expandida, com a Av. Francisco Bernardino no lugar da Getúlio Vargas.

⁶⁰ Flávio Villaça reserva um capítulo inteiro para discutir os centros urbanos, sua origem, características e papel na sociedade em “Espaço intra-urbano no Brasil”.

2009, p.242), entrando aí a perspectiva das classes atuando sobre essa diferenciação espacial e apropriando-o de uma maneira específica.

Andrade (1987, p. 32) também produz um mapa com as principais indústrias da cidade em 1920:

FIGURA 15 – Localização das principais indústrias em 1920



Fonte: ANDRADE, 1987, p.32

3.2.1 – As vilas operárias

A criação de novos fixos industriais, sobretudo aqueles com grande capital, fomentou um novo tipo de espacialização e exercício de territorialidade no espaço urbano. A necessidade de novas organizações espaciais surgiu a partir de seu estabelecimento, gerando, com isso, as vilas operárias devido ao grande fluxo de trabalhadores que ela exigia. Quem

organizava esse novo espaço era a classe dominante, detentora dos meios de produção fabril, e muitas vezes também, da terra, já especulada enquanto valor de troca. Neste contexto, os operários que muitas vezes construíam os equipamentos infra-estruturais da cidade, pouco usufruíam dele, uma vez que estavam confinados, segredados, em seu espaço pré-determinado, separados enquanto uma classe social. Algumas indústrias, com mais capital, viram as vantagens de se construir vilas operárias. Geralmente próximas da sede, elas mantinham o trabalhador atrelado ao seu ofício, conferindo um maior controle do proletariado, uma vez que sua habitação também era posse do industrial, e este alugava ou vendia-o, mantendo o trabalhador numa relação quase feudal (GONÇALVES e CALVANO, 2007, *passim*).

Neste período, muitas vilas operárias foram construídas através de incentivos fiscais concedidos pelo estado para cidades com certo nível de industrialização, todas as construções em áreas suburbanas, sendo essa uma prática comum devido à saturação das áreas centrais e dos baixos preços encontrados a alguns quilômetros dali. Neste contexto nacional, Juiz de Fora está incluso, vamos mencionar aqui duas dessas vilas operárias, distintas em alguns aspectos, mas semelhantes na ideologia por traz de suas construções.

A idealização da vila operária da Companhia Têxtil Bernardo Mascarenhas remonta ao final da década de 1910. Sua concretização se tornou uma necessidade à medida que a empresa ia se expandindo, assim,

[...] a vila operária foi erguida em um terreno de uma antiga pedreira, denominada “Pedreira de Ouro”, adquirida pela empresa e localizada em uma área suburbana afastada das instalações fabris da Companhia. Constituiu-se de 25 casas divididas em dois blocos cuja disposição apresentava uma conformação em “v” em função do terreno acidentado. Tratava-se de casas geminadas [...] (MOREIRA, 2007, p.233).

FIGURA 16 - Localização da vila operária em relação à Companhia Têxtil Bernardo Mascarenhas



Fonte: Ilustração sobreposta em imagem captada no programa Google Earth (MOREIRA, 2007, p.233) (modificada).

Na figura acima se observa a distância entre a fábrica e a vila, a primeira se localiza no centro e a outra, no bairro São Bernardo. Considerando o nível de urbanização desse período, essa distância era grande e representava a segregação da classe trabalhadora. A análise do projeto feita por Moreira (2007, p.236) revelou uma regra básica nesse tipo de construção: maior economia possível. Para os industriais não era muito inteligente gastar recursos em habitações para operários.

A vila operária da Companhia Industrial e Construtora Pantaleone Arcuri & Spinelli foi erguida em meados da década de 1910 e, diferente da vila supracitada, localizava-se na parte posterior do terreno da própria empresa (FIGURA 17):

FIGURA 17 – Localização da Companhia Industrial e Construtora Pantaleone Arcuri & Spinelli e sua vila operária



Fonte: Ilustração sobreposta em imagem captada no programa Google Earth (MOREIRA, 2007, p.237) (modificada).

Foram erguidas 17 habitações de residência uni familiares, uma vez que, para o pensamento da época, o nível de civilização do brasileiro, assim como sua higiene, não era condizente com o padrão de moradia coletiva, onde é necessária a ordem e a disciplina⁶¹ (MOREIRA, 2007, p.237). A construção em um terreno de topografia irregular, com acentuado aclive, gerou habitações escalonadas, mantendo o padrão simplista da época, como o da vila da Cia. Bernardo Mascarenhas. Pelo mapa, notamos a localização da construtora (em tom preto) na Rua Espírito Santo, e nos fundos do terreno, na Rua Antônio Dias Tostes, a vila operária (em tom branco), já no bairro Poço Rico. Ficam evidentes as diferenças arquitetônicas entre as habitações da vila e a estrutura fabril: enquanto a arquitetura empreendida nas instalações fabris expressava-se através da linguagem clássica, as habitações operárias empregavam poucos adornos e linhas simples (MOREIRA, 2007, p.241).

⁶¹ Contrariando o padrão de construção de edifícios e apartamentos que já se expandia pela Europa e EUA nas primeiras décadas do século XX, onde se visava um convívio coletivo. Uma citação da época, na dissertação em questão, diz: “[...] as habitações colectivas exigem uma certa educação hygienica, harmonia entre seus moradores [...], coisa que difficilmente se obtém entre pessoas ainda mal iniciadas na vida moderna e que só se poderá conseguir depois de um certo grau de civilização” (MOREIRA, 2007, p.237).

3.3 – Marcas do Desenvolvimento Industrial no Urbano

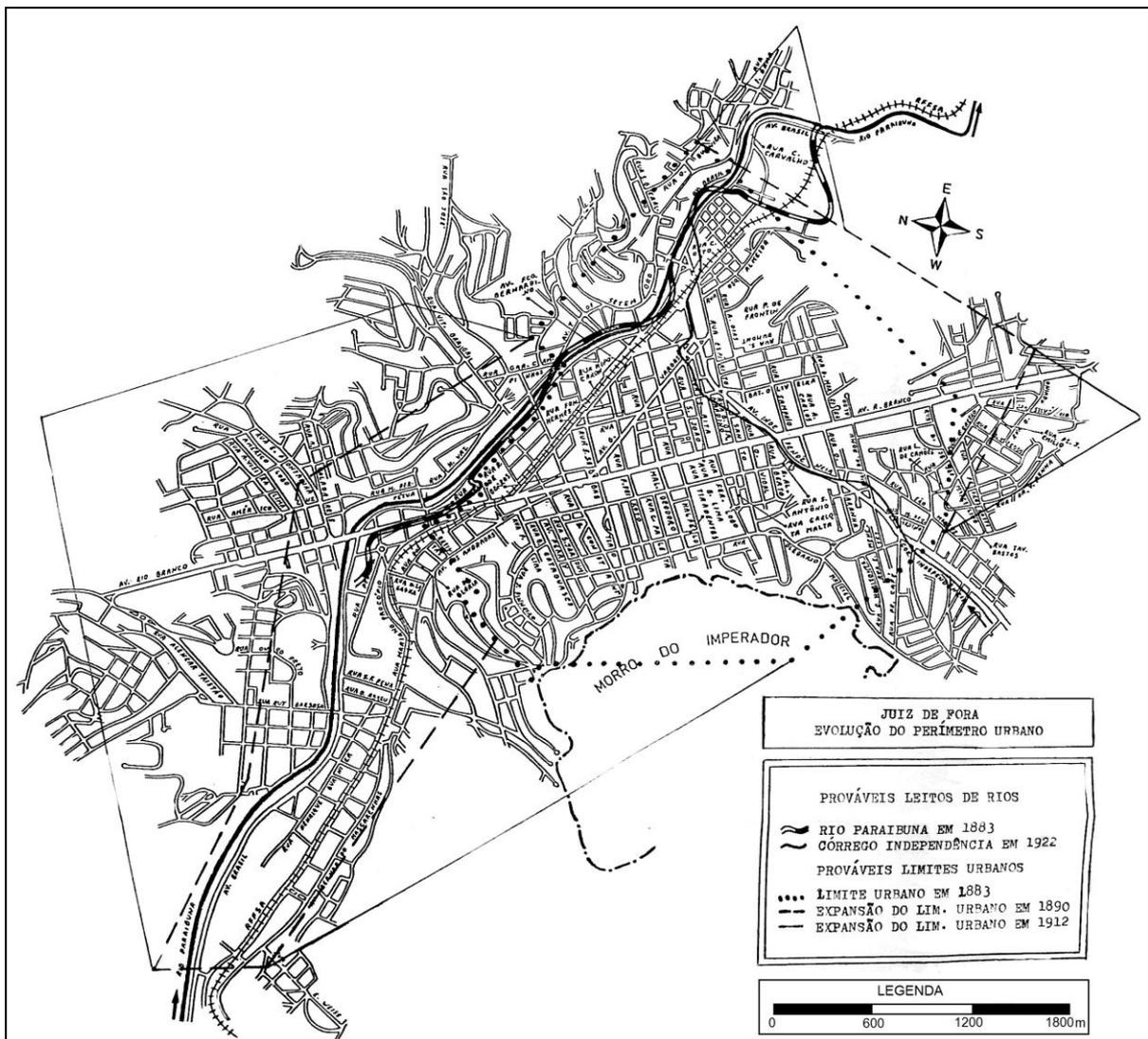
Esse crescimento industrial repercutiu severamente no espaço intra-urbano, uma vez que, como vimos, aí mesmo se dava o processo de produção. Assim, apesar da maior concentração no centro, a expansão da cidade nesse período se dava em várias direções. Segundo Miranda (1990, p.124), Mariano Procópio, Botanágua⁶², Glória, Alto dos Passos, São Mateus, Tapera⁶³, Borboleta, Fábrica e Poço Rico, cresciam, ainda que de forma difusa, além desses, outros considerados suburbanos, como Grama, Benfica e São Pedro, contribuía com um importante papel econômico de abastecimento tanto de bens de consumo quanto de mão-de-obra.

O mapa abaixo mostra a evolução do perímetro urbano em 1883, 1890 e 1912:

⁶² Bairro cujo nome é pouco usual, mas se encontra bem definido pela prefeitura, entre os bairros São Bernardo e Costa Carvalho.

⁶³ Esse sim, nome em desuso, mas refere-se ao bairro Santa Terezinha

FIGURA 18 – Limites da urbanização em 1883, 1890 e 1912



Fonte: MIRANDA, 1990, anexo n°8

Através desse mapa, observamos que somente estavam estabelecidos e delimitados como bairros⁶⁴ o Centro, Botanágua (hoje, consiste na região dos bairros São Bernardo, Cesário Alvim, Costa Carvalho, etc.), Vitorino Braga, Alto dos Passos, Fábrica, São Pedro, Mariano Procópio, São Mateus e Manoel Honório, essas são as áreas denominadas de “ocupação antiga” e data do período entre 1815 e 1930. Embora já houvesse uma ocupação em outros bairros, como Borboleta, Grama, Benfica, Poço Rico, esses só terão sua estruturação definida a partir da década de 1940 (MIRANDA, 1990, p.149).

⁶⁴ Para ver a localização dos bairros, vide anexo 1.

O crescimento comercial de Juiz de Fora até a segunda década do século XX é o mais intenso da Zona da Mata e um dos maiores do estado, chegando a crescer 276,84% desde a década de 1870. Sozinha, a cidade chegou a deter 14,45% dos estabelecimentos comerciais do estado no início do século XX (PIRES, 1993, p.115).

TABELA 17 – Crescimento dos estabelecimentos comerciais em Juiz de Fora (1870/1925)

Ano	Número de Estabelecimentos
1870	190
1877	310
1891	384
1904	692
1925	716

Fonte: adaptado de PIRES, 1993, p.116

Ressaltamos mais uma vez que não entendemos esses setores da economia – primário, secundário e terciário – como exclusivos ao longo do processo histórico de Juiz de Fora, nem de qualquer espaço, mas sim pela perspectiva de certo predomínio de uma estrutura econômica sobre as demais. Em outras palavras, o período da transição do século XIX para o século XX foi marcado como o período da industrialização, mas, como vimos isso não exclui de nenhuma maneira a relevância do comércio e dos serviços, nem tampouco da agricultura, entendemos esses setores de forma imbricada, alimentando-se mutuamente e fomentando o desenvolvimento urbano.

O crescimento populacional não ficou atrás. De 1890 até 1920, a população urbana, ou seja, da cidade de Juiz de Fora, cresceu 130,75%, chegando próxima de 5% ao ano. Um dado demográfico que demonstra o crescimento mais vertiginoso no município, comparado com outras cidades da Zona da Mata, é a proporção entre a população total do município, e a população da sua sede. A cidade de Juiz de Fora concentrava em 1920 25,37% da população

inteira do município (118.166 habitantes), nas demais cidades não chegava a 15% (PIRES, 1993, p.116).

TABELA 18 – Crescimento da população urbana e rural de Juiz de Fora (1890/1920)

Anos	População Urbana		População Rural		Total
	Nº	%	Nº	%	
1890	17.622	31,81	37.563	68,2	55.185
1907	28.553	33,4	56.897	66,6	85.450
1920	51.392	43,4	66.774	56,6	118.166

Fonte: GIROLETTI, 1988, p. 103

Esta população estava mais ou menos assim distribuída, segundo Miranda (1990, p.149):

TABELA 19 – Distribuição espacial da população urbana

Local	1893		1913	
	Total	%	Total	%
Centro/Alto dos Passos/M. Honório ¹	6.595	64,7	12.899	57,0
São Mateus	549	5,4	1.414	6,4
Glória/Mariano Procópio	2.203	21,5	1.854	8,2
Botanágua	853	8,4	1.791	8,0
São Pedro	Não Disponível	-	1.728	7,7
Tapera	Agregado	-	1.022	4,5
Fábrica	Agregado	-	1.614	7,2
Total	10.200	-	22.332	-

Fonte: MIRANDA, 1990, p.149

¹ - Dados agregados para Manoel Honório somente para 1913

No que diz respeito à estrutura urbana, de acordo com Paulino de Oliveira, o decênio de 1900 – 1910 não foi marcado por obras de grande vulto, entretanto, a administração não se descuidava das obras corriqueiras, como calçamentos, pontes, estradas, água e esgoto e embelezamentos, valendo destacar a reforma do Parque Halfeld. O centro carecia de um parque à altura do desenvolvimento da cidade, a Praça Municipal (futuro Parque Halfeld)

estava demasiadamente descuidada, sem o embelezamento paisagístico que era típico dos anseios da cultura da época. Com o apoio da administração municipal, Francisco Mariano Halfeld⁶⁵ se ofereceu para dirigir e custear as obras para a remodelagem do jardim, deixando o Parque com o aspecto mais semelhante ao atual, com o “[...] levantamento de canteiros, abertura de ruas, fechamento de outras, um pavilhão central, uma casa para o guarda do jardim, repuxos, lagos, pontes, casas rústicas, reforma do gradil e demais embelezamentos [...]” (OLIVEIRA, 1966, p.189).

FIGURA 19 - Parque Halfeld em 1901



Fonte: acervo Hugo Ribeiro de Almeida

Vale lembrar também a enchente de 1906, que levou a administração a elaborar planos para o nivelamento longitudinal do curso do rio, evitando o transbordo, e, no mesmo

⁶⁵ Filho do Engenheiro Halfeld com sua primeira mulher, Dorotéia Augusta Felipina Halfeld, casou-se com Rita de Campos Henriques Halfeld e não deixou herdeiros. Seus bens foram divididos entre irmãos, igreja, instituições de caridade e a municipalidade. Em homenagem, por essa reforma na Praça Municipal, o parque recebeu seu nome.

ano, a inauguração do bonde elétrico, novamente na vanguarda do desenvolvimento, a primeira cidade a possuir bondes movidos à eletricidade.

FIGURA 20 – Enchente de 1906

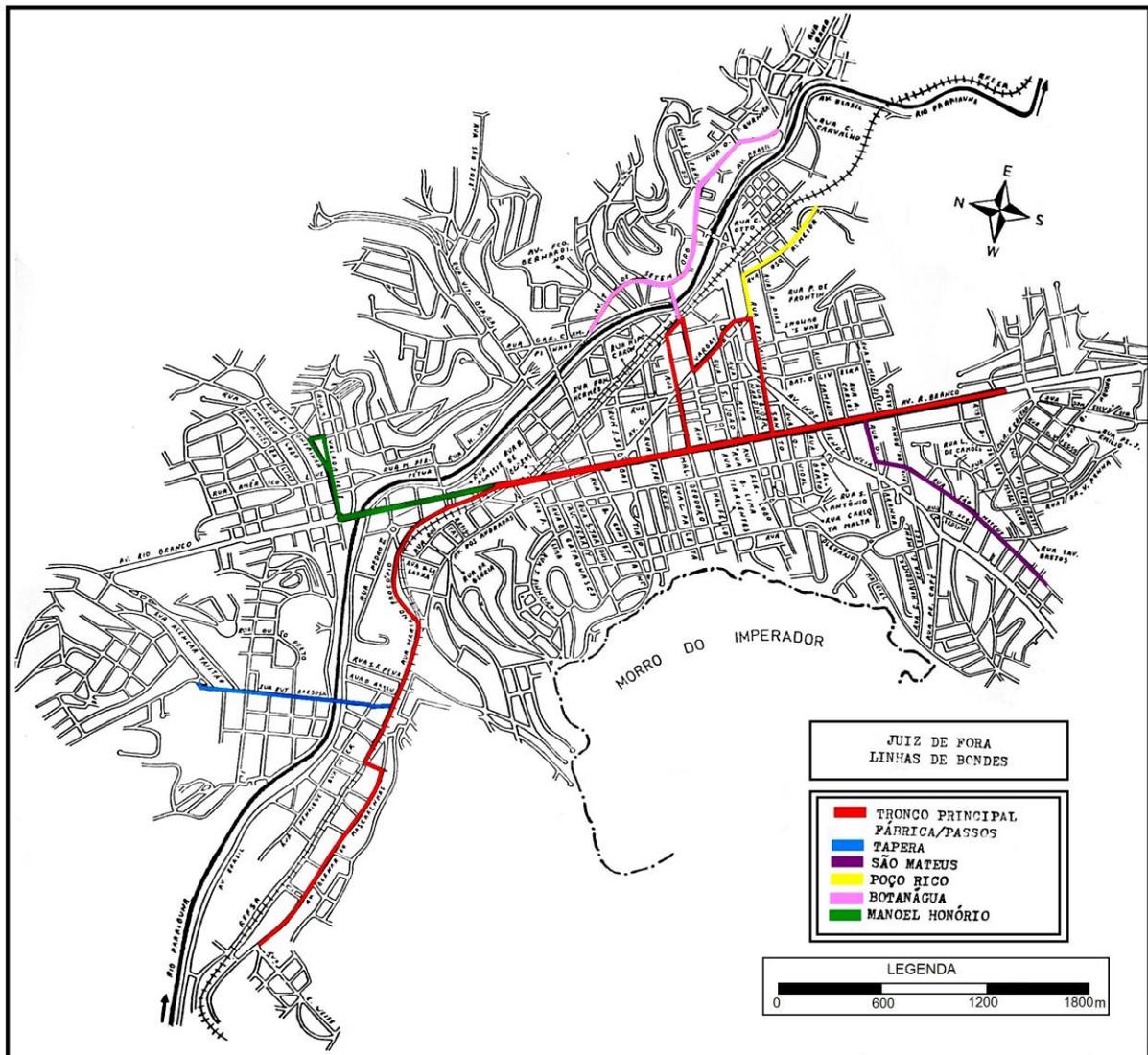


Fonte: acervo Marcelo Lemos

Os bondes foram importados, totalizando, inicialmente, oito veículos que eram movidos com a energia produzida pela Companhia Mineira de Eletricidade, porém, segundo Barros (2008, p. 49), “[...] o transporte por bondes elétricos era mais popular que a iluminação doméstica, mas não necessariamente acessível” (BARROS, 2008, p.49), uma vez que seu preço era um entrave à utilização pelas camadas menos favorecidas, como os operários, até porque, não se cogitava estender as linhas de bonde para áreas periféricas, como São Pedro, Grama e Benfica, assim, a cobertura dos bondes se resumia à região mais central; segundo Miranda (1990, p.168) havia maior esmero em preservar as linhas centrais e a do bairro São

Mateus em virtude do maior fluxo populacional e da pressão dos investidores e comerciantes locais.

FIGURA 21 – Mapa das Linhas de Bonde em Juiz de Fora



Fonte: adaptado de MIRANDA, 1990, Anexo nº5

Destarte, seu emprego rompeu com a imagem rural que os bondes com tração animal traziam consigo, estabelecendo “[...] uma mudança, pela qual a vida social passou a ser, em mais um aspecto, dominada pela tecnificação, pela máquina, enquanto intermediadora de uma ação humana” (BARROS, 2008, p. 49).

Algumas obras não foram concretizadas, mas em seus projetos, notamos o ensejo de prover à cidade uma infra-estrutura notável. Foi o caso do plano inclinado: partindo da Rua Constantino Paletta, ligaria o centro da cidade ao primoroso parque que estava sendo construído além do Morro do Imperador. Com o acesso facilitado pelo plano inclinado, tal parque forneceria vários benefícios à população, não somente para fins de recreação, sendo vantajoso tanto estética quanto economicamente – aqui, no livro de Oliveira, aparece uma citação do próprio provedor da obra, deixando explícita a mentalidade da época:

[...] estará indicado, por exemplo, para hotéis de veranistas [...]; para sanatórios modelos, de que carece todo o país; para a pequena lavoura, que supre a população urbana; *para habitações de operários, que são grande tormento das cidades que lhes não resolveram em tempo o problema*, e para várias outras ordens de empreendimentos (OLIVEIRA, 1966, pp. 204 – 205, grifo nosso).

Nessas palavras ficam claras duas coisas: a segregação voluntária da elite, que porventura pudesse buscar algum lugar tranquilo para passar as férias; e uma segregação forçada do proletariado que constituía um problema aos olhos desse empreendedor, e seria “expulso” de suas habitações pela força do próprio capital. De qualquer forma, houve problemas pessoais com o empreendedor da obra, o que travancou sua execução.

FIGURA 22 – Aspecto da parte alta da Rua Halfeld em 1910

Fonte: Acervo Marcelo Lemos

Ao contrário da década anterior, nessa tivemos obras mais vultosas. A começar pela construção do prédio reservado ao executivo, deixando o Fórum livre para os vereadores. Então, em 1916, iniciaram-se as obras do prédio da prefeitura num lugar simbólico para a cidade, a esquina da Rua Halfeld com a Avenida Rio Branco. O prédio até hoje guarda a mesma função, porém, devido à ampliação das funções e dos setores da prefeitura, foram construídos outros prédios para melhor executar essas atividades. Outra obra que a muito se protelava era o calçamento das vias, essencial, pois se formavam atoleiros por toda a cidade durante a estação chuvosa. Primeiramente foi a Rua Halfeld a receber o calçamento de paralelepípedos e, adiante, a Rio Branco, com canteiros de cada lado, foi transformada em “boulevard”. Ainda segundo Oliveira, a administração não desprezava as ruas mais afastadas, “[...] dotando de pavimentação com pedras poliédricas as que ainda não haviam recebido qualquer espécie de calçamento ou reformando o daquelas que o tinham em más condições”

(OLIVEIRA, 1966, p.213). Segundo Esteves (2008, p.168), em 1912 foram construídas 212 casas em Juiz de Fora, sendo a maior parte onde hoje se localiza o bairro Vitorino Braga, indicando assim o vetor de expansão da urbanização, rumo à zona leste da cidade.

A abertura de uma importante via – que hoje desafoga um pouco o trânsito da área central, ligando o São Mateus às imediações do Largo do Riachuelo – também se deu nesse período. A rua de meia encosta, outrora denominada Rua da Serra, hoje Avenida Olegário Maciel, expandiu ao máximo o centro da cidade na direção oeste, quando, enfim, depara-se com o Morro do Imperador. Grande parte dos terrenos foi doada, outra, desapropriada; tal iniciativa já demonstra as ações do mercado imobiliário visando a criação de novos loteamentos, por outro lado, a abundância de terrenos nessa região barateou o preço do solo e propiciou o aumento das arrecadações municipais a partir de 1914.

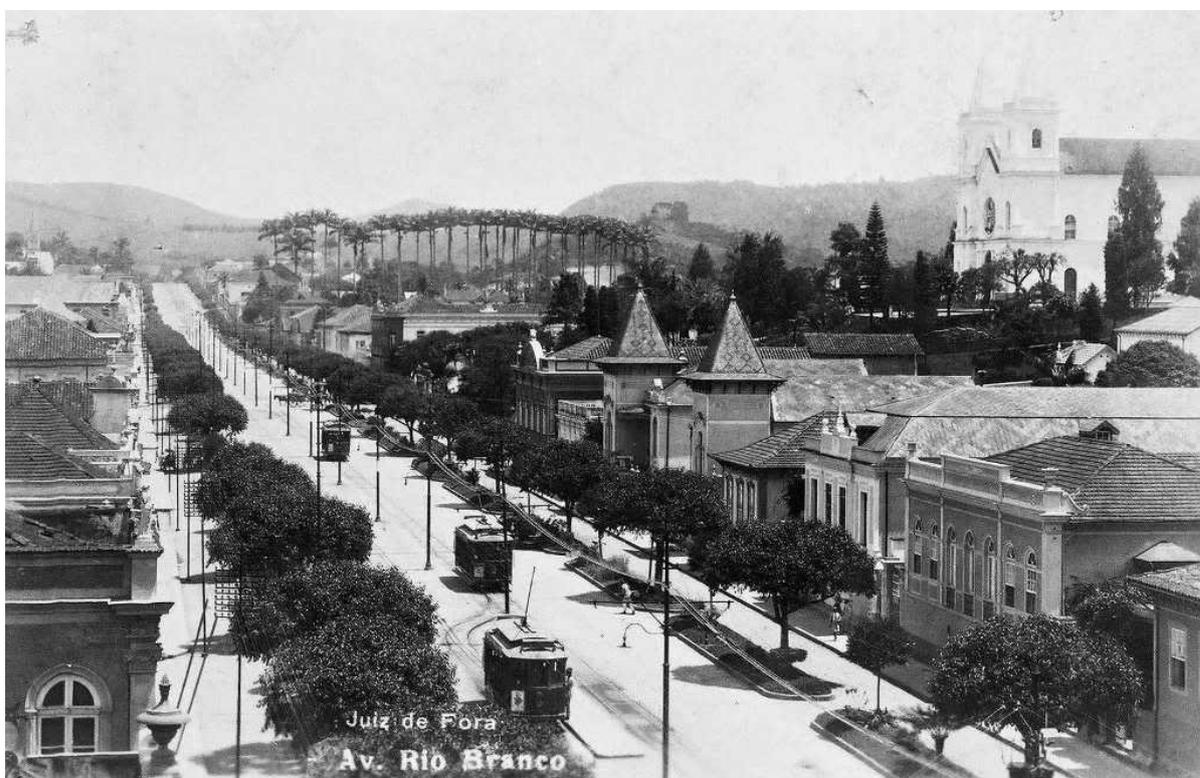
O mercado de habitação estava aquecido na cidade desde a resolução de 1917, que previa a isenção de todos os impostos municipais por cinco anos às casas de dois ou mais andares construída em qualquer ponto da cidade. Em 1919, outra resolução previa, para aqueles que se dispusessem a iniciar e terminar a construção de uma casa num período de um ano, isenção de todos os impostos municipais num período de três anos, além disso, outras reformas no código de obras do município, sobretudo aquelas que tangiam a parte técnica da construção, foram feitas, visando o barateamento dos empreendimentos. Com esses incentivos, muitos capitalistas aproveitaram para construir ativos, tanto no centro quanto em bairros da cidade, dando grande impulso ao setor de habitação (OLIVEIRA, 1966, p.231).

Paralelo a essas resoluções, ocorria um processo de “remoção branca” que começou desde 1916, na que previa, em seu primeiro artigo, que “[...] dentro do perímetro urbano não será permitida a abertura de avenidas para operários ou ruas de largura inferior a 13 metros” (ANDRADE, 1987, p.43), ficando ademais, o agente executivo municipal autorizado a realizar desapropriação e demolição das habitações que descumprirem a resolução. Como a

literatura demonstra, são recorrentes os exemplos de cidades que se saturam de habitações para a classe média e alta, enquanto o enorme déficit de residência de baixo padrão gera uma apropriação irregular do espaço por esse grupo social excluído. Em Juiz de Fora não foi diferente, nesse contexto, a classe pobre não se beneficiava das novas resoluções e das facilidades para a construção de imóveis, “[...] apenas os ricos, os capitalistas lucravam, aumentando suas rendas com aluguéis compensadores e às vezes excessivos” (OLIVEIRA, 1966, p.232). Segundo Andrade (1987, p.44), a falta de material de construção e a escassez de braços tornavam as casas 3 a 4 vezes mais caras, os aluguéis aumentavam vertiginosamente forçando as famílias a se juntarem em cortiços ou em bairros “[...] em que a classe proletária se aglomera em casebres toscos de adobe e de sapé, formando focos permanentes de todas as moléstias [...]” (OLIVEIRA, 1966, p.232), como no Pito Acesso⁶⁶. Em 1923 que o vereador Luiz Pena apresentou um projeto à Câmara que buscava isentar “[...] de impostos por dez anos as casas que se constituíssem na cidade, com quatro compartimentos pelo menos, e cujo aluguel não excedesse de cinqüenta mil réis por mês” (OLIVEIRA, 1966, p.232), entretanto, o mesmo foi revogado.

⁶⁶ Atual bairro Bonfim, zona leste da cidade.

FIGURA 23 – Aspecto da Avenida Rio Branco em 1920⁶⁷



Fonte: acervo Ramon Brandão

Na transição para a década de 1920, transferiu-se de Niterói para Juiz de Fora a 4ª Região Militar, que, no estado fluminense, abrigava unidades de Belo Horizonte, Campanha, São João Del Rei e Ouro Preto, dificultando o controle das tropas, sendo, portanto, mais prático realizar essa transferência. Assim, a partir de maio de 1920, a sede da 4ª Região Militar passa a ser a Rua Mariano Procópio, fato que, segundo Andrade (1987, p. 44), vai agravar ainda mais a crise de habitação operária/popular vivida na cidade, tendo em vista a vastidão de espaço habitável ocupada pelo exército. Narra Oliveira (1966, p.222), que a partir da chegada da 4ª, “robusteceu” na população o boato da transferência da capital do estado para a cidade, mediante a transferência da capital da República para Belo Horizonte. Mero boato.

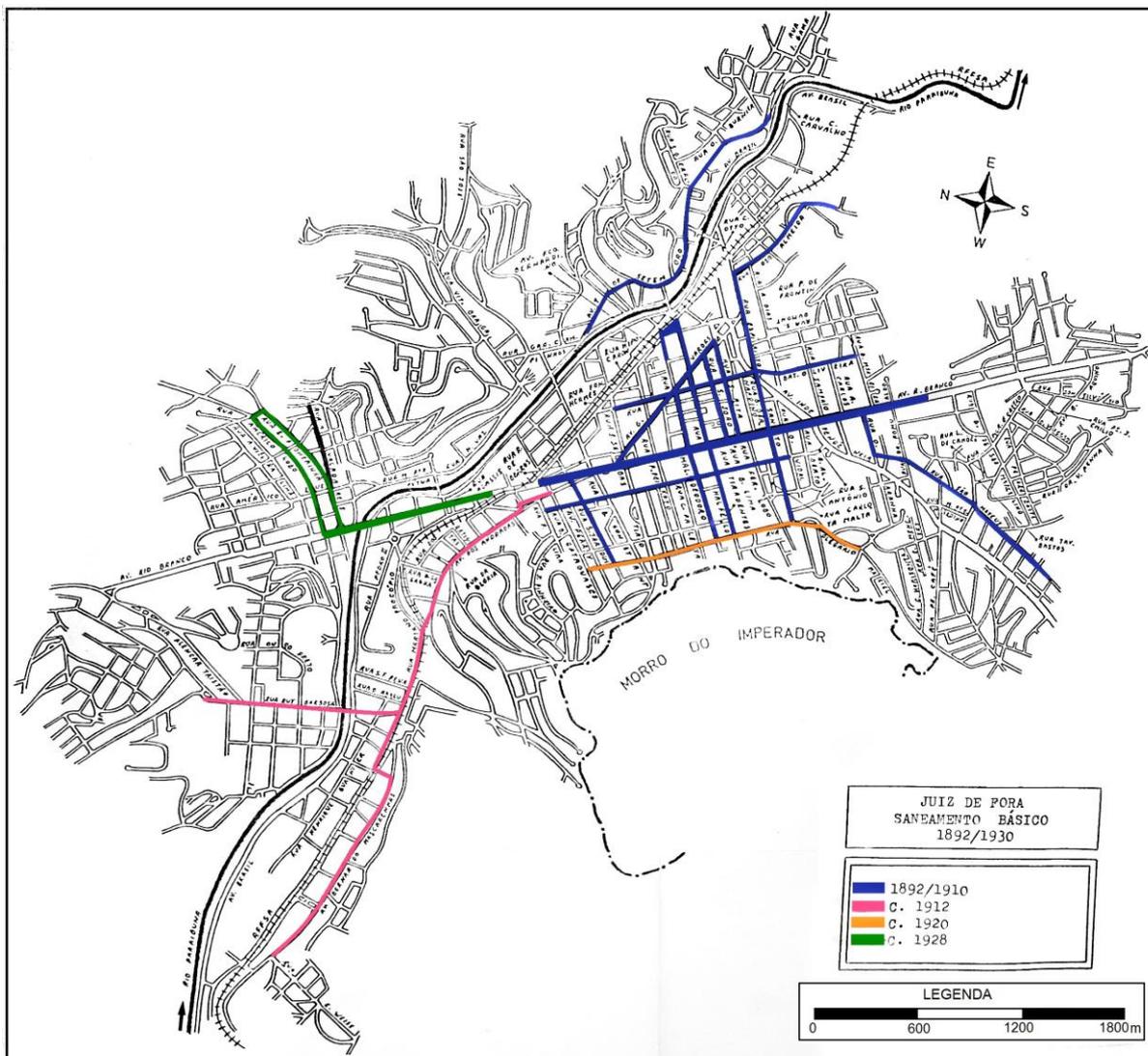
⁶⁷ Observa-se no canto superior direito a Catedral Metropolitana, o predomínio absoluto de residências ao longo da via, o tronco principal da linha de bonde, que ligava o Alto dos Passos ao Largo do Riachuelo, e uma bela arborização ao longo da via, residência da classe alta da cidade.

Em 1922, em virtude da comemoração do centenário da independência do país, as ruas da Gratidão e do Botanágua passaram, doravante, a ser chamadas de Av. dos Andradas e Av. Sete de Setembro, respectivamente (OLIVEIRA, 1966, p.230). Na mesma época, houve a inauguração do Museu Mariano Procópio, posteriormente doado em testamento ao município, as construções da Galeria Pio X⁶⁸ e do Teatro Central, a linha de trem entre Matias Barbosa e Benfica e o estabelecimento das feiras livres na cidade, indicando uma inclinação na promoção da cultura e do comércio, intensificando os fluxos (OLIVEIRA, 1966, pp.230-237). Sobre as feiras livres, cabe destacar a atitude hostil da Associação Comercial que propunha, frente à Câmara, a extinção dos feirantes por considerá-los “inúteis e inconvenientes”, por outro lado, a Federação Operária Mineira em longo memorial pedia a continuação das mesmas. Em decisão pelo agente executivo, sopesada a pressão popular, prevaleceram as feiras a partir de 1924, uma vez que elas aglomeram a população, fomentam negócios e atraem a população circunvizinha, tornando-os tributários da cidade. Porém, para garantir uma maior igualdade perante o comércio estabelecido, foi criada uma taxa ao comerciante eventual e limitado a comercializar apenas produtos alimentícios (OLIVEIRA, 1966, p.237).

O saneamento básico na cidade foi evoluindo entre o final do século XIX e as primeiras décadas do século XX, sem deixar, contudo, de ser um equipamento predominantemente elitista.

⁶⁸ A situação das galerias em Juiz de Fora é alvo de intenso debate no livro “Passagens em Rede”, de Frederico Braida (vide bibliografia).

FIGURA 24 - Evolução do Saneamento Básico em Juiz de Fora



Fonte: adaptado de MIRANDA, 1990, anexo nº6

No mapa acima, vemos de forma bem clara essa situação: houve uma melhora em termos gerais, mas essas obras eram feitas em locais específicos – com exceção ao bairro Mariano Procópio e Botanágua, que eram, apenas em suas ruas principais, atendidos por esse serviço – e sua escolha não se dava por necessidade, densidade habitacional, nem tampouco mediante a uma carência extrema de infra-estrutura, mas sim por indicação, por favorecimento a um grupo específico, visando a valorização do solo urbano. “É a verba pública contribuindo para fins privados” (MIRANDA, 1990, p.176).

Nesta década de 1920, Juiz de Fora perdeu um importante afluxo populacional da Zona da Mata com a inauguração do ramal ferroviário Mariana-Ponte Nova, tendo como consequência a diminuição do intercâmbio que possuía com as cidades situadas em outras regiões. O comércio atacadista também decaiu à medida que Belo Horizonte, chegando à sua segunda década de existência, começa a dar indícios de que sobrepujaria a Princesa de Minas em pouco tempo. Para amenizar essas perdas, pretendeu-se fazer uma ligação entre a cidade e o Sul de Minas, buscando assim um novo mercado para oferecer seus serviços e produtos, entretanto, apesar dos esforços políticos e do Poder Público, o projeto falhou miseravelmente, sem nem sair do papel (OLIVEIRA, 1966, p.221). Apesar do baque sofrido, a cidade não cessou de progredir, “[...] tendo vida própria, com uma população orçando já por oitenta mil almas [...], pôde resistir com galhardia a grande perda”. Segundo Giroletti (1988, pp.123-125), na década de 20 o processo de industrialização local se sentiu mais estimulado em virtude da recuperação da lavoura cafeeira local e regional pelo aumento da demanda externa, e pela polarização econômica que Juiz de Fora exercia na região, possibilitando o surgimento de novas indústrias: entre 1915/19 foram 7 indústrias, de 1920/24, 25 indústrias e de 1925/30, 40 indústrias, sendo que, do total (72), 13 são metalúrgicas, 12 têxteis e 10 de alimentação.

A receita orçamentária do município aumentou de forma conspícua ao longo da década: passou de 580:250\$000 em 1920 para 904:000\$000 em 1925 e, posteriormente, para 1.667:300\$000 em 1930, tudo “[...] sem onerar os munícipes com novos impostos e taxas e sem aumento sensível dos existentes [...]”, apesar de nesse período ter perdido os distritos de Matias Barbosa, São Pedro de Alcântara, Santana do Deserto (formaram Matias Barbosa), parte de Paula Lima e Ewbank da Câmara (incorporado à Santos Dumont) (OLIVEIRA, 1966, p.224).

Analisado esse desenvolvimento industrial vivido nas primeiras décadas do século XX, bem como suas implicações na forma de apropriação e produção do solo urbano, temos

que avançar para uma nova conjuntura que foi se desenhando ao longo da década de vinte. A maior parte da historiografia traz Juiz de Fora colhendo os louros do progresso industrial calcado no setor agrário até os primeiros anos dessa década, porém, a partir daí, há uma imprecisão muito grande a cerca da situação industrial vivida na cidade, situação essa que será objeto de investigação do próximo capítulo.

4 – A DESACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO INDUSTRIAL

Tendo em vista a conjuntura exposta nas últimas linhas do capítulo precedente, Nicélio Barros, com base em fontes primárias, ira demonstrar em artigo (2007) que houve certo declínio do parque industrial entre 1925 e 1940 justificado por três motivos: a crise no setor agrário exportador (explicitado no item 2.1), a crise industrial que se deu concatenada com a crise no setor primário, e a perda da liderança política no estado a partir da afirmação da capital. Por outro lado, Ricardo Zimbrão Affonso de Paula nos traz argumentos que demonstram ser muito relativa essa decadência, chegando até mesmo a demonstrar que o que houve foi, na verdade, um crescimento industrial nesse período. Com base nesses autores, vamos nos fixar nessa querela e tentar compreender quais as repercussões dessa nova conjuntura na dinâmica econômica e espacial de Juiz de Fora.

4.1 – O Quadro Industrial

A transição da década de 20 para a década de 30 foi um período conturbado. Várias são as implicações que atingiram a Zona da Mata mineira nesse momento político, administrativo, econômico e produtivo. A primeira constatação que se faz é com relação ao senso comum, que, na maior parte das vezes, atrela a decadência industrial (até que ponto ela existiu?) com a Crise de 1929. Entretanto, o que observamos é uma desaceleração do setor secundário ao longo da década de 1920, ou seja, precedendo a crise em alguns anos.

A despeito de o período abordado no capítulo anterior – aproximadamente as duas primeiras décadas do século XX –, neste notamos uma menor inflexão industrial. A fim de comparação, Barros demonstra que entre 1900 e 1914 foram abertos 185 estabelecimentos industriais, revelando grande dinâmica no setor secundário, já no período seguinte, de 1915 a

1930, apenas 72 fábricas foram registradas, implicando uma queda superior a 60% nesse dinamismo (2007, p.210).

Investigando os processos de falência a partir da década de 20, Barros demonstra um cenário de recessão, sobretudo a partir de 1925:

TABELA 20 – Número de falências de estabelecimentos industriais em Juiz de Fora entre 1920 e 1930

Ano	Nº de falências
1920	1
1921	2
1922	7
1923	6
1924	5
1925	20
1926	18
1927	9
1928	15
1929	26
1930	9
Total	118

Fonte: AH – UFJF. Processos de falências. Fundo C *apud* BARROS, 2007, p. 210

Temos então um processo conjunto. Além de termos um menor número de empreendedores buscando implantar um estabelecimento fabril na cidade, como demonstram os números, temos também um processo de falência que ao longo da década de 1920 levou 118 fábricas à bancarrota. Uma vez que esses dados precedem a Crise de 1929, eles nos levam a pensar em outros motivos, motivos endógenos, intrínsecos à região, para entendermos esse processo de desaceleração do setor secundário refletido no alto número de falências.

A literatura nos traz alguns processos ocorridos ao longo da década de 20 que podem ter contribuído para esse ocaso industrial. Para Giroletti, aqueles que pensaram nos fatores que limitaram o crescimento industrial de Juiz de Fora baseado no

[...] predomínio de empresas familiares, falta de planejamento, de administração eficaz, de tino comercial, e de outros fatores de origem psicossocial que parecem apontar para a existência de uma burguesia local senão incapaz, pelo menos inábil [...] (1988, p.116)

cometeram um grande engano. Primeiramente, no que diz respeito às empresas familiares, Giroletti diz que grande parte das fábricas de São Paulo, cujo Parque Industrial veio a prosperar, eram administradas como empresas familiares⁶⁹, demonstrando que esse fator não impedia o desenvolvimento, além disso, as próprias empresas, cuja a administração não era familiar, de capital aberto da cidade não tiveram destino diferente (1988, p.116). Quanto ao poder público, vemos ao longo do período, tentativas de promover o desenvolvimento do parque industrial já instalado e estimular novas indústrias a vir para a cidade, isentando, com isso, a administração pública do desfecho que a indústria tomou. Em 1905, por exemplo, uma resolução concedia, para estabelecimentos industriais, isenção total de impostos municipais durante o primeiro ano de funcionamento, isenção de 2/3 das contribuições durante o segundo ano e de 50% durante o terceiro e quarto ano. Em 1912, diante de uma especulação acerca da instalação de uma indústria siderúrgica na cidade – que não se concretizou –, a administração municipal ofereceu um terreno de 100 alqueires geométricos, além de isenção de impostos municipais por 25 anos, e a abertura de um ramal rodoviário que facilitasse o acesso (GIROLETTI, 1988, pp. 116 – 117). Desenvolvendo, então, as razões que limitaram o crescimento industrial da Manchester Mineira ao longo da década de 1920, elencamos alguns fatores que contribuíram, em conjunto, para esse processo.

4.1.1 Fatores que levaram ao declínio industrial

Na esfera nacional, como já tivemos a oportunidade de abordar, apesar de Juiz de Fora ser o entreposto comercial da Zona da Mata, local onde se concentrava a riqueza da

⁶⁹ Como as famílias Matarazzo e Crespo, que concentraram grande parte do parque industrial paulista.

região, em outra escala, a cidade não passava de um “entreposto comercial de segunda grandeza”, sendo comandado pelo Distrito Federal (Rio de Janeiro). Assim, grande parte dos recursos da cidade era drenada para o Rio de Janeiro, através do pagamento de serviços de armazenamento, ensacamento, classificação do café, além de juros por empréstimos, etc. (GIROLETTI, 1988, p.118). Desse modo, somente uma pequena parte da riqueza oriunda do café mineiro ficava retida no estado, a maior parte fomentava a indústria carioca, através da inversão de capitais. Tal situação revela um papel secundário de Juiz de Fora no cenário nacional. Outro fator de ordem nacional apontado por Giroletti é o desenvolvimento cafeeiro do Oeste Paulista, que causou uma reestruturação das relações comerciais e econômicas entre os estados. Sua ascensão foi rápida e atraiu a maior parte dos imigrantes que chegavam ao país, servindo como mão-de-obra nas lavouras; atraiu também os “melhores e mais ativos agricultores” de minas, além de capitais, trabalhadores especializados e fábricas de Juiz de Fora, conduzindo a uma estagnação de todos os setores da economia (GIROLETTI, 1988, pp. 121 - 122). Segundo Paula (2008, p.84), São Paulo obtinha incentivos fiscais e “[...] se ligava umbilicalmente à dinâmica da expansão cafeeira em sua transição para uma economia de exportação do tipo capitalista”, assim, conseguia integrar a economia de todo o estado, ao contrário de Minas, que estava desarticulada. Para o autor, aí se encontram os limites da industrialização de Juiz de Fora.

No âmbito estadual tivemos a transferência da capital, como dito anteriormente, absorvendo grande parte dos recursos do estado e, agora, já consolidada a partir do recrudescimento da produção mineral, sobretudo o minério de ferro, atraía mais investimentos da esfera privada, além de todo o investimento que recebeu ao longo de sua construção e estabelecimento. Belo Horizonte passou, então, a ser uma forte concorrente de Juiz de Fora no cenário econômico, mostrando indícios de superioridade em relação à, já cansada, “Princesa de Minas”. Na região da Zona da Mata, como dito no capítulo anterior, houve rearticulação da

produção cafeeira devido ao esgotamento dos solos. Sendo assim, o norte e o nordeste da região despontaram como principais produtores do grão, porém, como assevera Giroletti, “[...] a parte oriental da Zona da Mata [...] sempre se ligou diretamente ao Rio de Janeiro, via Além Paraíba, sem depender do entreposto comercial de Juiz de Fora”. Assim, a cidade ficou deslocada dos fluxos comerciais dentro da própria região, levando-a a uma relativa descapitalização (GIROLETTI, 1988, p.125).

Por último, dois fatores de ordem local debilitaram o processo de desenvolvimento e atração de indústrias em Juiz de Fora. Primeiro, aquilo que outrora encabeçava o crescimento da cidade – a luz elétrica –, era agora mais um empecilho à sua expansão: sua capacidade de geração de energia não aumentava, a qualidade do serviço era péssima, interrompendo freqüentemente o fornecimento aos estabelecimentos industriais, e o preço demasiadamente elevado. O segundo fator são as tarifas excessivas cobrada pela Ferrovia Central do Brasil, tanto para exportação da produção, quanto para a importação de matéria-prima. Segundo Giroletti, o transporte do Rio de Janeiro até Juiz de Fora era mais caro do que o transporte de Nova York ao Rio de Janeiro, esse fator levou empresas como a Construtora Pantaleone Arcuri & Spinelli a realizar o transporte de sua matéria-prima por tropas de mulas. Obviamente, a fábrica foi vendida e, posteriormente, instalada em São Paulo (GIROLETTI, 1988, pp.128 – 130).

De forma resumida, Barros (2007, p.211) endossa esses argumentos supracitados, de Giroletti, ressaltando a importância dos fatores de ordem endógena, como a rearticulação interna da economia mineira depois do

[...] fim das “matas virgens” na região de Juiz de Fora, quer em virtude do deslocamento da produção do café para o norte e nordeste da Zona da Mata e das alterações em termos de transporte ferroviário e rodoviário, quer em termos de insuficiência de energia ou dos altos preços das tarifas de transporte, quer devido às consequências econômicas e políticas da construção da capital em Belo Horizonte (PIRES, 1993 *apud* BARROS, 2007, p.211).

Todos esses fatores, interligados, produziram profundos efeitos na economia de Juiz de Fora. Investir aí se tornou desvantajoso comparado com outras cidades, sobretudo São Paulo. A região, outrora cercada de oportunidades, agora amargava um profundo esvaziamento econômico que veio a afetar profundamente sua indústria. Segundo Barros, a burguesia de Juiz de Fora não somente foi inabilidosa, ao não realizar uma diversificação mais contundente da produção industrial, mas também foi incapaz de atenuar os laços de dependência com o setor agrário do complexo cafeeiro (2007, p.223). Não obstante, a situação ainda estava em vias de piorar com os fatores exógenos ocorridos a partir da quebra da bolsa de valores, em 1929.

4.2 – Desenvolvimentos Urbanos em meio à Crise

De forma mais discreta, a cidade continuou progredindo ao longo da década de 1920 e 1930. A receita do município continuou sendo empregada em variadas obras de infra-estrutura urbana, demonstrando que, apesar das dificuldades enfrentadas nesse período, a cidade progrediu em seu processo de urbanização.

Investigando a questão do mercado de terras da década de 1920, Miranda (1990, p.229) demonstra que os investimentos em solo urbano passaram a ser uma das alternativas mais rentáveis para a burguesia da cidade. Por esse mesmo motivo, a questão da habitação era emergencial em Juiz de Fora. A pressão sobre os órgãos públicos eram grandes devido ao grande número de novos loteamentos, realizados de forma descontínua, que exigiam a abertura de ruas e serviços em geral. À medida que a burguesia se estabelecia no Centro, Glória, Serra, e parte do Alto dos Passos, as classes desfavorecidas eram empurradas para a periferia.

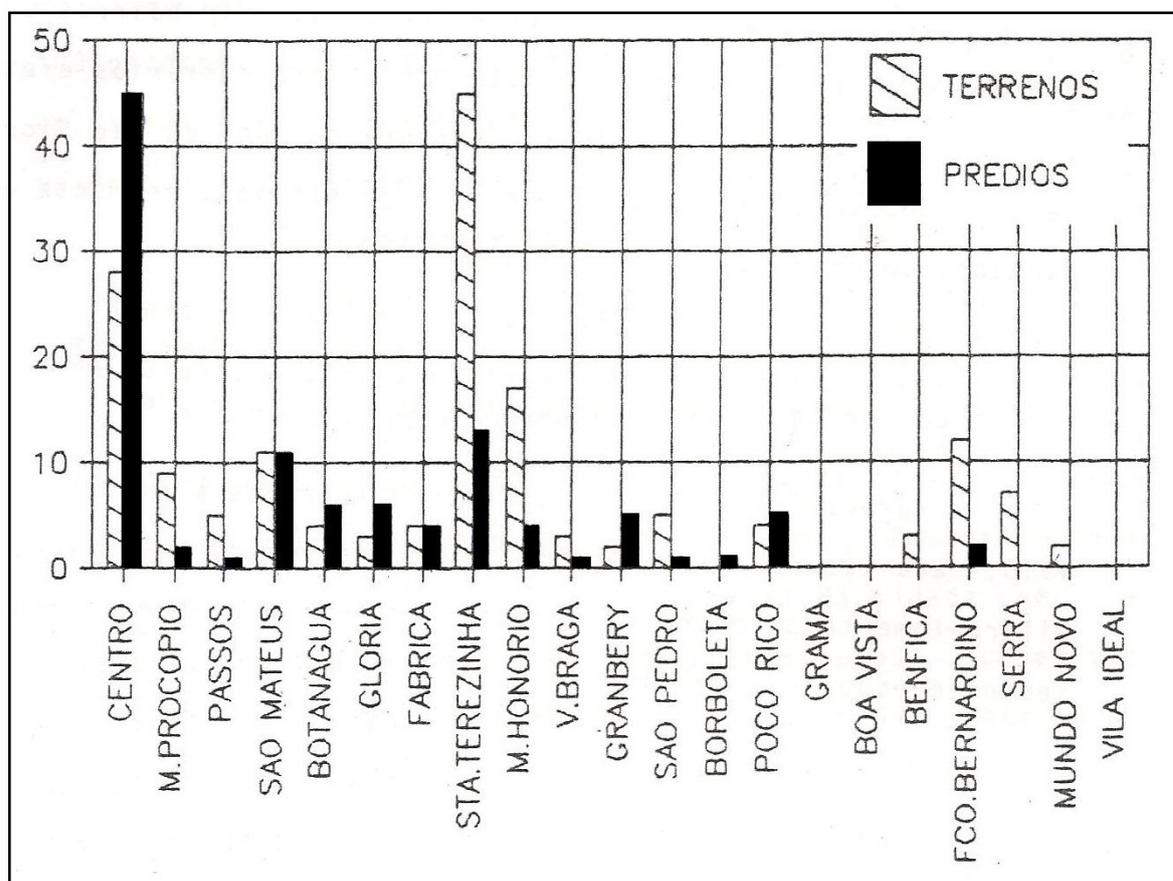
**FIGURA 25 - Rua da Gratidão (Av. dos Andradas),
Bairro Glória na década de 1920**



Fonte: Acervo Marcelo Lemos

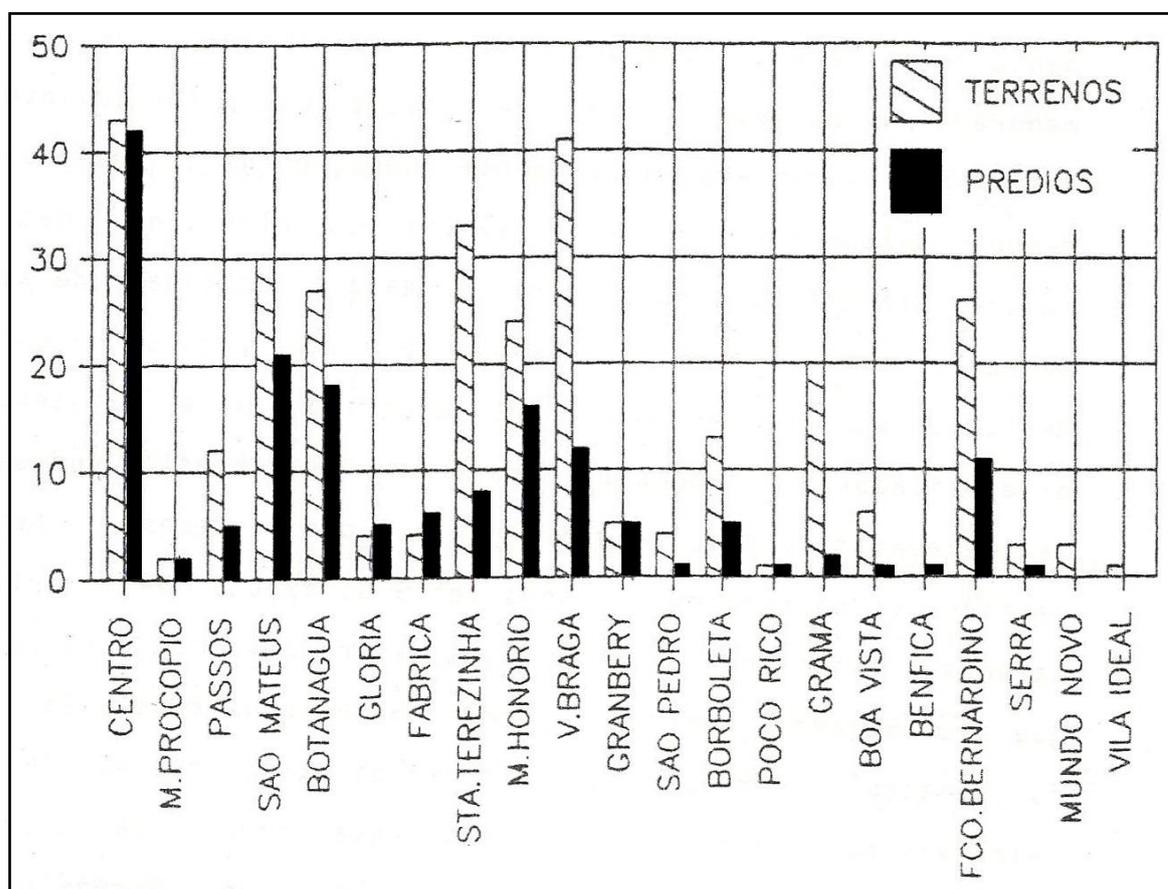
Miranda (1990, p. 220) cita o exemplo da Rua Fonseca Hermes, que, em virtude da expansão comercial na região, passou a dar lugar a casas de família, expulsando o meretrício a muito ali existente – deve-se observar sua localização próxima a estação, atendendo à demanda de pessoas recém-chegadas à cidade – devido à impossibilidade de convívio mútuo, uma vez que eram pessoas de “[...] baixa classe, pretas e embriagadas que dão escândalo” (GAZETA COMERCIAL, 1924 *apud* MIRANDA, 1990, p.220). Registram-se também obras visando higienizar a Rua da Serra – onde se multiplicavam os cortiços, casebres e ruínas – a partir do saneamento, calçamento e iluminação; e o bairro São Mateus, cujos terrenos foram valorizados, atraindo a burguesia. Além desses bairros centrais, outros periféricos progrediam de forma conspícua, como podemos observar comparando as figuras 26 e 27:

FIGURA 26 – Transações imobiliárias – 1916/1930
(proporção de vendas entre terrenos e edificações)



Fonte: Notas de escrituras públicas do Cartório do 1º Ofício *apud* MIRANDA, 1990, p.224

**FIGURA 27 – Transações imobiliárias – 1931/1936
(Proporção de vendas entre terrenos e edificações)**



Fonte: Notas de escrituras públicas do Cartório do 1º Ofício *apud* MIRANDA, 1990, p.225

A primeira informação que notamos é o expressivo aumento do número geral de transações imobiliárias entre um período e outro, sobretudo nas transações de prédios, o que demonstra uma expansão urbana considerável no período. Alguns bairros, ainda, se destacam, com um aumento significativo, como o São Mateus, Botânica, Manoel Honório, Vitorino Braga, Borboleta, Grama e Francisco Bernardino.

Outras obras do período também merecem menção (OLIVEIRA, 1966, pp.267-280), como o aterro da “baixada do Paraibuna”, onde, atentando-se para a necessidade a muito levantada, providenciou-se a compra dos terrenos particulares daquela área, entre as Estradas de Ferro Central do Brasil e Leopoldina, e realizou-se o aterro por processo hidráulico dos

terrenos e, posteriormente, o loteamento com o devido arruamento, disponibilizando para vendas, obviamente, acrescido de lucro. Em outro projeto, voltado para a zona leste da cidade, visava a divisão da Fazenda do Yung em granjas e o loteamento para a formação de um grande bairro operário, deixando exposto mais uma vez pensamento da época de segregar a classe operária da “cidade nobre” alocando-os nas periferias da cidade, nesse caso, doze quilômetros do centro urbano. Por outro lado, o projeto deixa transparecer uma preocupação com a preservação ambiental, uma vez que reservava uma parte da fazenda que “[...] compreenderá o terreno e matas indispensáveis à boa conservação da bacia e do manancial, que não serão alienados” (OLIVEIRA, 1966, p.278). Além dessas iniciativas, outras obras como a construção do edifício dos Correios e Telégrafos, na Rua Marechal Deodoro, com o auxílio do Governo Federal, o ajardinamento do largo da Alfândega (cruzamento da Av. Getúlio Vargas com a Av. Independência), a abertura ao público do Museu Mariano Procópio, a construção da ponte Arthur Bernardes (extensão da Rua Halfeld sobre o rio) e um novo abastecimento de água, que estava em curso.

FIGURA 28 – Vista da Rua Halfeld (1925)



Fonte: Acervo Marcelo Lopes (detalhe para a construção da ponte)

FIGURA 29 – Esquina da Rua Halfeld com a Av. Getúlio Vargas (1928)⁷⁰



Fonte: Acervo Marcelo Lemos.

⁷⁰ O prédio à direita é o Banco Credireal.

Desta maneira, observamos que a cidade seguiu seu rumo, seu processo de urbanização, mesmo que de forma mais lenta.

4.3 – Conjuntura Econômica e Política pós-1930

Sobre a indústria nacional, de maneira geral, tivemos pós-1930 uma mudança no paradigma industrial vigente até então. Nesse período se dá a transição de um processo de industrialização que vinha se desenrolando desde as últimas décadas do século XIX, pautado nas transformações das relações de trabalho, mas principalmente pelo capital do setor primário, agroexportador, desenvolvendo uma indústria de bens de consumo leves. Ocorre nessa indústria, nas duas primeiras décadas do século XX, uma diversificação da produção com a introdução de novos ramos e uma grande expansão no setor, entretanto, permanece constituída nos moldes agrário-exportador. É neste sentido que muitos historiadores configuram esse período industrial como “industrialização induzida pelo setor agroexportador” (PAULA, 2006, p.265).

O ponto de virada dessa industrialização está, primeiramente, na Crise Internacional de 1929, que, segundo Paula, “impôs significativo revés àquele modelo econômico” (2006, p.266). Os efeitos da crise foram sentidos no Brasil a partir da queda na demanda pelos produtos de exportação, acarretando certa crise econômica, desemprego e falência. A saída da crise se deu por via da industrialização, mas um modelo diferente de industrialização, baseada em outros moldes e guiada por uma política também distinta (PAULA, 2006, p.269). Outro ponto importante para a consolidação desse novo processo produtivo é o corolário político da Crise de 1929: a Revolução de outubro de 1930, na qual Getúlio Vargas sobe ao poder num movimento civil-militar sob a demanda de atender às classes médias urbanas, cujos anseios eram incompatíveis com o modelo agrário-exportador vigente. Assim, a partir desse ponto, a

industrialização passa a se realizar mediante uma base urbano-industrial determinada pelo capital industrial financeiro (PAULA, 2006, p.264).

O cenário estadual, por sua vez, também foi afetado mediante essa nova organização político-econômica. Segundo Paula (2008, p.85), a década de 30 foi o “[...] ponto de partida para o deslocamento do centro dinâmico da economia mineira da Zona da Mata para a região central do estado [...]”. Em vertiginoso crescimento, a região central era beneficiada pela localização da capital, mas também pelos recursos minerais ali existentes e agora explorados, mormente o minério de ferro – carro chefe para o desenvolvimento metalúrgico especializado na produção de bens intermediários, uma das prioridades do Estado Novo. Entretanto, assevera Ricardo, somente o desenvolvimento do complexo metalúrgico na região central não explica tal deslocamento. Há de se investigar também as razões políticas, a articulação existente entre um novo segmento do empresariado industrial mineiro e o Estado, onde o autor vai afirmar que

[...] a partir da década de 1930, seguindo os passos da industrialização nacional, o papel do setor público mineiro será decisivo para a implantação de um projeto industrializante nos quadros de uma “modernização conservadora”, cuja ideologia programática será construída pelos industriais ligados ao ramo metalúrgico organizados na FIEMG e na Sociedade Mineira de Engenheiros (PAULA, 2008, p.85).

Entretanto, tal relação nem sempre era amistosa, *vis-à-vis* a instalação da CSN no estado do Rio de Janeiro à revelia de todo o empresariado mineiro, que ansiava não só a extração da matéria-prima, mas também sua transformação, com capital e investimento nacional.

Em outros termos, a região da Zona da Mata foi

[...] sacrificada no bojo da estratégia de especialização industrial conduzida pelo governo de Minas, que supunha a canalização preferencial de recursos para a zona

centro-metalúrgica e o fortalecimento de Belo Horizonte como pólo econômico [...] (BARROS, 2007, p.221).

Agora, além de lidar com a concorrência a nível nacional, ainda havia uma competição no interior do estado, na qual a indústria da Zona da Mata estava sub-representada politicamente para concorrer de forma digna.

Essa inversão, sim, causou sérios impactos na economia e na industrialização de Juiz de Fora pós-1930. Desta maneira, segundo Nicélio Barros (e a maioria dos autores), a partir daí, Juiz de Fora e sua zona de influência viveu “um longo período de ostracismo” (2007, p.221).

Souza Paula⁷¹ (*apud* PAULA, 2008, p.91) “[...] aponta para a infra-estrutura como fator importante para o estrangulamento do crescimento industrial de Juiz de Fora”. Segundo a autora, transporte, energia, comunicação e serviços urbanos – os principais agentes que fomentaram o processo de industrialização na virada do século – não se modernizaram de forma satisfatória a partir de 1930 uma vez que esse tipo de obra passa a ser uma atribuição do Estado, agindo de forma conjunta em suas esferas. Por sua vez, a energia elétrica era extremamente precária, não havia estímulo para aumentar sua capacidade, conseqüentemente, poucas fábricas se sentiam atraídas para se estabelecer ai. Nos transportes, a cidade não impressionava mais, os novos tempos pediam reformas, estradas e ferrovias mais modernas, aeroportos, algo que pudesse dar um estímulo e dinamismo à cidade. Somado a essa desestrutura, tem-se um sistema de telecomunicação e de abastecimento de água falhos. Por último, uma perda enorme de prestígio político a partir do Estado Novo fez com que a cidade não progredisse mais como outrora, os interesses da burguesia não eram mais atendidos, gerando uma fuga para outras regiões. A indústria andava a passos lentos, faltavam condições

⁷¹ PAULA, Maria Carlota Souza. As vicissitudes da industrialização periférica: o caso de Juiz de Fora – 1930/1970. (Mestrado). Belo Horizonte: FFCH/UFMG, 1976. Não tivemos acesso a essa obra.

estruturais que atraíssem o capital externo, mas essas condições estavam em outra região de Minas Gerais, não mais na velha e aristocrática Zona da Mata.

Paula (2007, p.354; 2008, *passim*), munido dos dados estatísticos de Juiz de Fora desse período, demonstra que a indústria da cidade, analisada de forma isolada, não se estagnou nem, tampouco, entrou em decadência, sem, contudo, deixar de ser periférica. O autor argumenta partindo basicamente do incremento de três índices: o demográfico, de estabelecimentos industriais e o de pessoas ocupadas no setor secundário. Problematicando esta análise, qual cidade brasileira não cresceu demograficamente nesse período? No que diz respeito aos estabelecimentos industriais, o autor somente apresenta dados de 1947 a 1985, quando, de fato, há um crescimento, entretanto, o período em questão é a transição 1920/1930. E, quanto ao número de pessoal ocupado na indústria apresentado, temos um aumento absoluto, mas um decréscimo relativo: enquanto a população tem um aumento de mais de 100% entre 1920 e 1940, a população ocupada no setor secundário aumenta apenas 24% no mesmo período, indicando que, proporcionalmente, cada vez menos pessoas se ocupavam na indústria, e que o setor não estava mais empregando como em outros tempos.

“Outros tempos” trazem outros parâmetros de comparação. A enorme produção de café na Zona da Mata na metade do século XIX ficou pequena perto da produção do grão no Oeste Paulista em meados do século XX. Da mesma forma, de fato, Juiz de Fora esteve longe de se tornar o “baú de ossos”⁷² como pretendem alguns; a passos lentos, continuou progredindo, porém, as demais cidades do estado, mormente as da região central, cresciam a passos largos, assim, a cidade relativamente foi se apequenando nesse período, perdendo relevância. O que não significa dizer que a cidade se encontrava em processo de

⁷² “[...] E do Caminho Novo das Minas dos Matos Gerais emerge a ‘Manchester Mineira’ que se transformou num ‘baú de ossos’” A frase é atribuída ao escritor juiz-forano Pedro Nava e Paula a utiliza no próprio título de sua tese a fim de contar uma história diferente daquela que “imagina o inconsciente coletivo” da cidade.

desindustrialização, embora ela não tenha mais alcançado o mesmo vigor do início do século XX. Nesse sentido, o próprio autor diz que

[...] se Juiz de Fora deixou de ser um importante centro industrial de Minas Gerais e do país no período pós-1930, isso não quer dizer que a cidade se transformou num enorme **baú de ossos**, e sim, que mesmo distante dos objetivos da economia política tanto do pólo industrial nacional, quanto do governo mineiro, apresentou crescimento de sua atividade industrial ao longo do período considerado, fruto da própria dinâmica da industrialização nacional (PAULA, 2008, p.99, grifo do autor).

Em sua análise, Paula (2008, p.93) enxerga a falta de articulação entre as empresas para somar recursos – a fim de promover a construção de fábricas maiores, organizadas como um oligopólio, para, daí, aumentar a competitividade –, como um fator negativo, assim como a falta de representatividade da burguesia industrial local com as estruturas sindicais patronais criadas no início da década de 1930, como a FIEMG (Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais). Para o autor,

[...] os industriais juiz-foranos, com sua mentalidade “liberal oitocentista”, ficaram a margem daquela estrutura por não aceitarem, ou mesmo não entenderem o movimento do modelo corporativo que estes sindicatos estavam desenvolvendo [...] deixando a indústria local vulnerável frente aos desafios da nova economia brasileira (PAULA, 2008, p. 94).

O amálgama dessas situações endógenas e exógenas refletiu principalmente na relevância da cidade perante o estado e o país, a indústria sofreu uma desaceleração mediante os processos de falência de pequenas, média e grandes fábricas, e aquelas que ainda permaneceram, tiveram sua produção e lucro diminuídos (BARROS, 2007, p226). A própria instituição financeira fundada na cidade, o CREDIREAL S.A., passa a priorizar seus investimentos na região central do estado, deixando à míngua a indústria e o comércio de Juiz de Fora. Uma realidade desagradável para o pretensioso povo da cidade, que há poucas décadas atrás, se gabava de sua primazia, vanguarda e liderança no cenário estadual, e enorme relevância no âmbito nacional.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A tarefa de realizar uma pesquisa no campo da geografia histórica se assemelha à de um investigador criminal. Buscamos a todo tempo pistas: um detalhe, uma nota de rodapé que nos indique processos, transformações no espaço urbano. Não havia trabalhos explicitamente geográficos sobre a região na época, por isso, recorremos às fontes que tratam explicitamente da história da cidade. Mas, tal qual o historiador econômico procura nas fontes aquilo que lhe traga informações sobre a realidade econômica de seu objeto, de maneira similar, buscamos compreender o espaço, as relações de poder que ali se estabelecem, a morfologia, distinta da que possuímos no presente, mas também, estruturas semelhantes: segregação social, infraestrutura seletiva, e uma administração que governa para poucos. É importante ressaltar, que, apesar de recorrermos às fontes da história, nossa análise é pautada no conhecimento e na bibliografia geográfica, trazendo assim, um diferencial da análise estritamente histórica.

De maneira geral, podemos dizer que tivemos algum êxito na interpretação desse espaço pretérito, a historiografia de Juiz de Fora é relativamente vasta para o período estudado, e a abundância de material nos permitiu a escolha daqueles que explicitamente traziam consigo informações valiosas sobre o espaço histórico da cidade. Por outro lado, algumas vezes, nos vimos com um volume muito grande de informação, chegando a ser um empecilho à conclusão do trabalho. A pesquisa histórico-geográfica se mostrou um terreno fértil para pesquisas na cidade, podendo revelar realidades nunca apreendidas até então. A diversidade de períodos históricos que a cidade possui funciona como um estímulo para novas pesquisas, mais específicas, sobre alguns pontos, algumas arestas, que ainda devem ser aparadas.

A tarefa de reconstruir a produção espacial de Juiz de Fora de 1707 até 1930 foi um tanto pretensiosa. Entretanto, em boa parte desse período, sobretudo no século XVIII, há, até

onde pudemos constatar, primeiramente, pouca fonte, segundo, pouca transformação no espaço, uma vez que o povoado permaneceu ao longo desse tempo como um lugar de passagem, para abastecimento de tropeiros viajantes. A história tem uma guinada maior com a construção da Estrada Nova, é quando mudamos para a margem direita do Paraibuna. Visto por esse ponto, o período de maiores transformações – chamado de período denso por alguns geógrafos – compreende cerca de cem anos.

Buscamos elencar os fatores de ordem econômica, social e política que impulsionaram o crescimento urbano, dessa maneira, tivemos a produção cafeeira como grande propulsora da elite produtora no cenário político estadual e nacional. Tal importância política, por sua vez, através da influência exercida, principalmente no período imperial, fomentou a promoção da cidade, girando a economia através de investimento privados, o que induziu certo fluxo migratório para a cidade. Tais relações, encadeadas, foram axiais para mover o espaço urbano, produzir transformações: construção, reconstrução, destruição, e muita drenagem (!). Outro legado que a produção cafeeira nos deixou, foi capital hábil a reverter-se em produção industrial. Neste ponto a cidade muda completamente sua característica, entrando no bojo da Belle Époque como uma cidade que buscava se “europeizar” – mal sabiam (ou sabiam?) que as cidades européias eram ainda fétidas no final do século XIX. Copiamos então a arquitetura, os bondes elétricos, o telefone, a luz elétrica, o arruamento, a pavimentação. Copiamos até seu modelo de segregação através das vilas operárias. Já na década de 1920, a cidade sofre com o impacto do esgotamento de solos da produção cafeeira, além de outros fatores de ordem endógena e exógena, contribuindo para uma desaceleração da produção industrial e para a economia em geral.

Destarte, acreditamos ter contribuído para a história espacial de Juiz de Fora, revelando os processos e a sucessão em sua formação territorial, demonstrando que, desde o século XIX, a produção do espaço urbano é comandada por uma lógica capitalista que, como

reflexo da organização do sistema, promove espaços desiguais e desestruturação social. Acreditamos também ter contribuído de alguma forma para enriquecer produção acadêmica da, ainda negligenciada, Geografia Histórica. Além de evidenciá-la enquanto um ramo legitimado nas ciências geográficas e uma metodologia possível, seja para compreender as estruturas de funcionamento do espaço pretérito, seja para apreender e explicar os processos de produção espacial que ocorrem no presente.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, M. de A. **Construindo uma geografia do passado**: Rio de Janeiro, cidade portuária, século XVII. GEOUSP, USP, SP, 13 - 25, 2000;

ANDRADE, Silvia M. B. V. **A classe operária em Juiz de Fora**: uma história de lutas – 1912/1924. Juiz de Fora: EDUFJF, 1987;

ARANTES, Luiz Antônio Valle. A Fábrica e a Luz. *in* **JUIZ DE FORA – Historia, texto e imagem**. Juiz de Fora, Ed. FUNALFA, 2004;

BARROS, Cleyton Souza. **Eletricidade como elemento de modernização em Juiz de Fora (1889 – 1915)**. HEERA. Revista de História Econômica & Economia Regional Aplicada – Vol. 3, Nº5, jul-dez, 2008;

BARROS, Nicélio do Amaral. **Relações políticas e des(envolvimento) regional**: uma análise do comportamento dos setores industriais de Juiz de Fora e Belo Horizonte entre 1925 e 1940. Cadernos de História (UFOP), vol. IV, n.º2, ano 2, 2007, pp.208-229;

_____. **Etnia e proto-industrialização**: história e historiografia da participação dos imigrantes alemães no desenvolvimento econômico de Juiz de Fora – 1856/1887 Revista Ágora, Vitória, n. 7, 2008, pp. 1-14;

BRAIDA, Frederico. **Passagens em rede**: a dinâmica das galerias comerciais e dos calçadões nos centros de Juiz de Fora e Buenos Aires. Juiz de Fora: Funalfa: Ed. UFJF, 2011;

CORDOVIL, Wilton Dias. **Territorialidades urbanas**: A colônia alemã de Dom Pedro II e a industrialização de Juiz de Fora – Minas Gerais. Monografia, Universidade Federal de Juiz de Fora – UFJF, 2011;

CROCE, Marcus Antônio. **O Encilhamento e a economia de Juiz de Fora: O Balanço de uma Conjuntura 1888/1898.** Heera Revista de Economia Aplicada & Economia Regional Aplicada, v. 3, p. 1-31, 2007;

_____. **O Encilhamento e a economia de Juiz de Fora: o balanço de uma conjuntura.** Juiz de Fora (MG): FUNALFA Edições, 2008;

CUNHA, Luiz Antônio. **O ensino de ofícios artesanais e manufatureiros no Brasil escravocrata.** 2ªed., São Paulo: Editora UNESP; Brasília, DF: FLASCO, 2005;

DILLY, Roberto. Origens de Juiz de Fora. *in* **JUIZ DE FORA – Historia, texto e imagem.** Juiz de Fora, Ed. FUNALFA, 2004;

DULCI, Otávio Soares. Juiz de Fora e os dilemas do desenvolvimento mineiro. *in* **JUIZ DE FORA – Historia, texto e imagem.** Juiz de Fora, Ed. FUNALFA, 2004;

ERTHAL, R. **Geografia Histórica – Considerações.** GEOgraphia, Ano V, Nº 9, 2003;

ESTEVES, Albino de Oliveira, org. **Álbum do município de Juiz de Fora.** 3ªed. Juiz de Fora, MG. FUNALFA Edições, 2008;

FAZOLATTO, D. Juiz de Fora. Primeiros tempos. *in* **JUIZ DE FORA – Historia, texto e imagem.** Juiz de Fora, Ed. FUNALFA, 2004;

FILOMENO, Felipe Amin. **A crise Baring e a crise do Encilhamento nos quadros da economia-mundo capitalista.** Economia e Sociedade, Campinas, v. 19, n. 1 (38), p. 135-171, abr. 2010;

GIROLETTI, Domingos. **Industrialização de Juiz de Fora.** 1ª edição, Ed. UFJF, Juiz de Fora, 1988;

GONÇALVES, Tânia R. P. da S.; CALVANO, Flávia. **Um olhar geográfico sobre a indústria têxtil em um território juizforano (1908 – 1920)**. Juiz de Fora, CES Revista, v.21, pp. 27 – 42, 2007;

IBGE, **Região Sudeste do Brasil – 1:50.000, Folha SF.23-X-D-IV-3**. Secretaria de Planejamento, 2ªed., 1983;

JUIZ DE FORA. **Guia turístico**. Fundação Cultural Alfredo Ferreira Lage (FUNALFA). Sec. de Comunicação Social e Sec. de planejamento e Desenvolvimento Econômico/Núcleo Turismo;

LAMAS, Fernando Gaudereto. **Povoamento e colonização da Zona da Mata mineira**. Revista Histórica (São Paulo, Online), São Paulo, v. único, n. 8, p. 1-9, 2006;

LESSA, Jair. **Juiz de Fora e seus pioneiros** (Do Caminho Novo à proclamação). Ed. Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, 1985;

MIRANDA, Sonia Regina. **Cidade, Capital e Poder: Políticas públicas e questão urbana na velha Manchester Mineira**. Dissertação. Universidade Federal Fluminense, 1990;

MOREIRA, Danielle Couto. **Arquitetura ferroviária e industrial: o caso das cidades de São João del-Rei e Juiz de Fora (1875 – 1930)**. Dissertação, Universidade de São Paulo, 2007;

OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino. Espaço e tempo: compreensão materialista e dialética. In SANTOS, Milton. (Org.): **Novos Rumos da Geografia Brasileira**. 2ª ed. São Paulo: Hucitec, 1988;

OLIVEIRA, Mônica Ribeiro de. Imigração e industrialização: os italianos em Juiz de Fora – Minas Gerais (1888 – 1920), pp.168 – 179 *in*: BONI, L. A. de (org.) **A presença italiana no Brasil: volume III**. Torino: Escola Superior de Teologia São Lourenço de Brindes; Fondazione Giovanni Agnelli, Porto Alegre, 1996;

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

PAULA, Ricardo Zimbrão Affonso de. ...E do Caminho Novo das Minas dos Matos Gerais emerge a ‘Manchester Mineira’ que se transformou num “baú de ossos”. **História de Juiz de Fora: da vanguarda de Minas Gerais à “industrialização periférica”**. Tese de doutoramento. Universidade Estadual de Campinas, 2006;

_____. **Estrutura e dinâmica da indústria de Juiz de Fora no contexto da industrialização brasileira – 1930/1985**. HEERA. Revista de História Econômica & Economia Regional Aplicada – Vol. 3, Nº4, jan-jun, 2008;

PIRES, Anderson. **Capital agrário, investimentos e crise na cafeicultura de Juiz de Fora 1870/1930**. Dissertação de Mestrado, UFF, 1993;

_____. Café e Indústria em Juiz de Fora: Uma Nota Introdutória. *in* **JUIZ DE FORA – História, texto e imagem**. Juiz de Fora, Ed. FUNALFA, 2004;

_____. **Crédito comercial, financiamento bancário e crescimento industrial em Juiz de Fora 1890/1930**. HEERA. Revista de História Econômica & Economia Regional Aplicada – Vol. 5, Nº 9, Jul-Dez, 2010;

PIRES, Hindenburgo Francisco. **Reflexões Sobre a Contribuição da geografia histórica e da geohistória na renovação dos pensamentos geográfico e histórico no século XX**. I Colóquio Brasileiro de História do Pensamento Geográfico, Universidade Federal de Uberlândia, 2008;

PRADO JÚNIOR, Caio. **Formação do Brasil Contemporâneo**. São Paulo: Brasiliense; Publifolha, 2000;

RODRIGUES, André Figueiredo. **Os sertões proibidos da Mantiqueira: desbravamento, ocupação da terra e as observações do governador dom Rodrigo José de Meneses**. Rev. Bras. Hist. vol.23 n.46 São Paulo, 2003;

SANTOS, Milton. **Sociedade e Espaço: formação espacial como teoria e como método.** Antipode, nº1, vol. 9, jan/fev, 1977;

_____. **Espaço e Sociedade** (ensaios), Vozes, Petrópolis, 1979;

_____. **Modo de produção técnico-científico e diferenciação espacial.** Território, Rio de Janeiro, n.6, p.5-20, jan./jun.1999;

_____. **Pensando o espaço do homem.** São Paulo: Edusp, 5ªed, 2004;

_____. **Por uma Geografia Nova: Da crítica da Geografia a uma Geografia Crítica.** 6. Ed. 1. reimpr. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008;

_____. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção.** 4. Ed. 7. reimpr. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012;

SARAIVA, Luiz Fernando. **Estrutura de terras e transição do trabalho em um grande centro cafeeiro, Juiz de Fora 1870 – 1900.** X Seminário sobre a Economia Mineira, UFMG, Belo Horizonte, 2002;

SILVA, Marcelo Werner da. **A geografia e o estudo do passado: Conceitos, periodizações e articulações espaço-tempo.** Revista Terra Brasilis (Nova Série), Nov, 2012;

SILVA, Ricardo A. Santos da. **Espaços-tempos, rugosidades e territorialidades na cidade capitalista: um estudo a partir da realidade do conjunto habitacional Jardim Caiçaras, Cidade Alta de Juiz de Fora - MG.** Monografia. Juiz de Fora: UFJF/DEPTO. GEOCIÊNCIAS, 201;

SOUZA, Sonia M. de. **Além dos cafezais: produção de alimentos e mercado interno em uma região de economia agroexportadora – Juiz de Fora na segunda metade do século XIX.** Dissertação de Mestrado, Universidade Federal Fluminense – UFF. 1998;

SPOSITO, Maria Encarnação B. **Capitalismo e urbanização.** 8.ed. – São Paulo: Contexto, 1997;

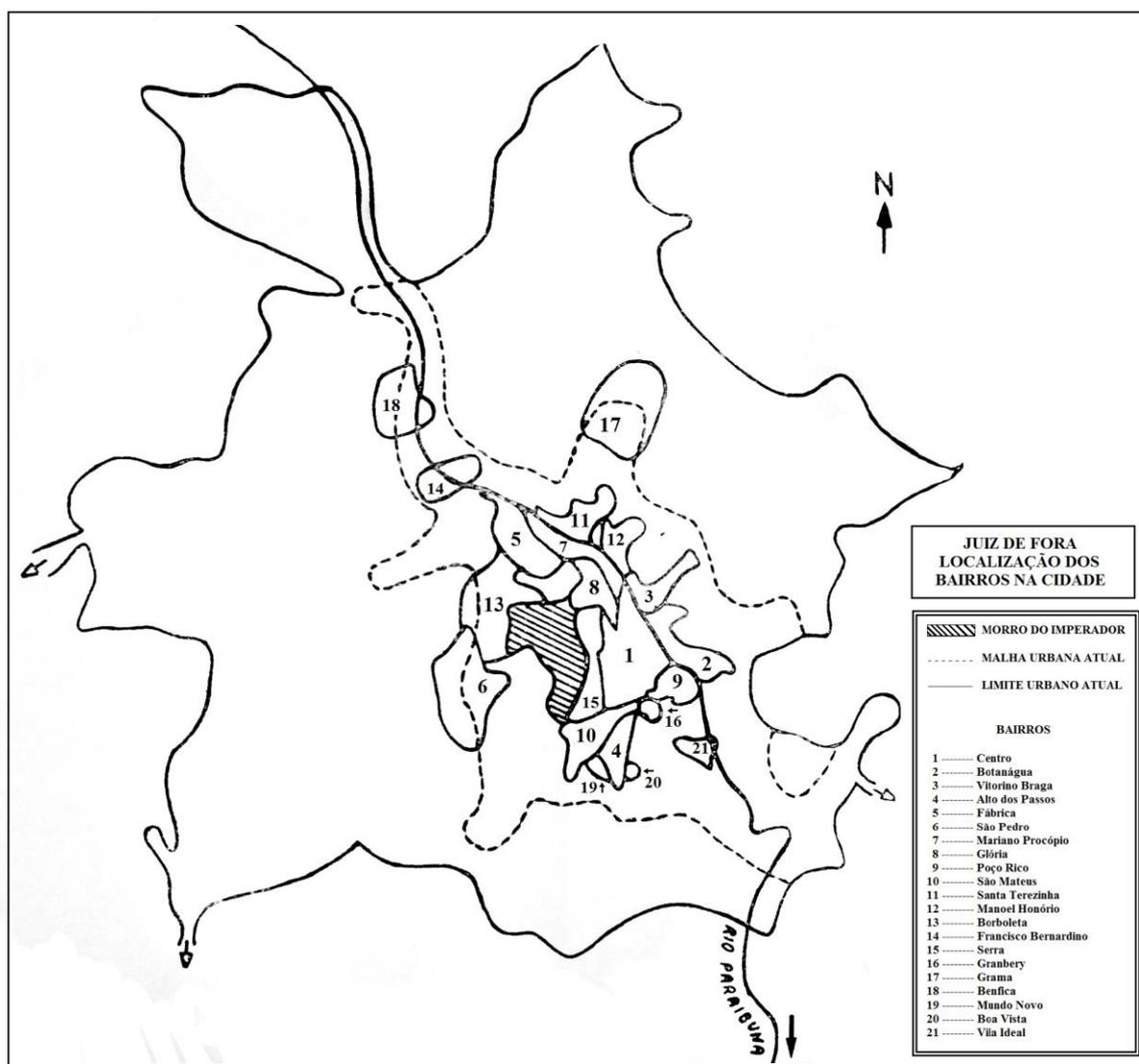
STEHLING, Luiz José. Juiz de Fora - **A Companhia União e Indústria e os alemães**. Edição da Prefeitura Municipal de Juiz de Fora. FUNALFA, 1979.

STEIN, Stanley J. **Origens e evolução da indústria têxtil no Brasil, 1850 – 1950**. Rio de Janeiro: Campus, 1979;

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. 3.ed. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2009.

ANEXOS

ANEXO 1 – Bairros da cidade de Juiz de Fora



Fonte: MIRANDA, 1990, anexo 1.

