

A PRODUÇÃO DO ESPAÇO PELOS SETORES ECONÔMICOS EM JUIZ DE FORA – MG

Yuri Amaral Barbosa

Graduando em geografia pela Universidade Federal de Juiz de Fora, Brasil

RESUMO

O presente trabalho é o recorte de uma pesquisa de maior vulto que pretende compreender a produção espacial da cidade de Juiz de Fora (MG) mediante sua interação com os setores econômicos que se sucederam e se sobrepuseram ao longo de sua história. Assim, pretendemos com este trabalho, desvendar o que fomentou a ocupação espacial em primeira instância, ou seja, o que motivou a ocupação desse espaço especificamente, transformando o espaço natural em um espaço geográfico, mediante a ação humana. Vamos buscar compreender também como foi se desdobrando o povoamento e a ocupação do centro urbano em decorrência do desenvolvimento do café, até a inversão de capitais para fomentar um primeiro movimento de industrialização, sempre pautado nas repercussões dessas transformações no espaço urbano e nas suas modificações mediante esses progressos técnicos e econômicos.

INTRODUÇÃO

A primeira questão que buscamos discutir com este artigo é a legitimidade de uma análise histórica do espaço geográfico. A questão do tempo na geografia é alvo de debates desde sua fundação moderna. Erthal (2003, *passim*) discute a influência desta categoria no pensamento geográfico passando desde os pensadores da matriz tradicional, como Ritter, Hartshorne e Sauer¹, até o profundo interesse da matriz humanista sobre a questão, demonstrando o caráter ontológico do tema. Apesar do esforço desses pensadores em garantir

¹ Segundo Erthal, Ritter recomendava uma pesquisa do passado para melhor compreender a região (2003, p.30). Hartshorne, em *The Nature of Geography* (1939), interpretou a visão kantiana que dizia que caberia à história narrar os fenômenos através do tempo, e à geografia, através do espaço; a partir dessa interpretação, propôs um método de pesquisa denominado corte-transversal, onde se debruça sobre o espaço num determinado momento do passado, cristalizado, elaborando uma descrição do presente pretérito de uma região. Carl Sauer, por sua vez, identificando-se com a visão vidaliana ao conceber a paisagem como humana, cultural, vê no estudo de sua gênese e evolução uma condição *sine qua non* para a compreensão deste conceito, reconhecendo, assim, a importância da história para a geografia (ERTHAL, 2003, p.32).

uma flexibilidade temporal aos estudos geográficos, sempre houve nesses o predomínio 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). Destarte, temos 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. Com isso, o discurso romântico da inseparabilidade do tempo e espaço fica aquém da realidade, onde ambos são relativizados. 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.

Milton Santos, debruçando-se sobre essa temática, assevera:

Tudo o que existe articula o presente e o passado, pelo fato de sua própria existência. Por essa mesma razão, articula igualmente o presente e o futuro. Desse modo, um enfoque espacial isolado, ou um enfoque temporal isolado são ambos insuficientes. Para compreender qualquer situação necessitamos de um enfoque espaço-temporal (2008, p.252).

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 se libertar dessas amarras temporais, definindo a geografia para além do estudo da duração do presente, de modo que a análise seja transtemporal. Entender a ciência geográfica apenas como uma ciência do agora, que busca apreender uma realidade que se mostra em constante modificação nos parece incompleto. Acreditamos, como Abreu, ser possível fazer geografias do passado uma vez que “as relações entre os períodos históricos e a organização espacial (...) nos revelarão uma sucessão de sistemas espaciais na qual o valor relativo de cada lugar está sempre mudando no correr da história” (SANTOS, 2008, p.254).

Partindo dessa perspectiva, entendemos a produção do espaço como algo complexo e dinâmico, uma vez 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), fazendo com que formas espaciais distintas sobreponham-se e interajam-se. Para Milton Santos (2008, p.153), o espaço deve ser visto como um produto histórico, resultante do modo de produção e do sistema político, sendo assim uma testemunha do tempo. Ele funciona como uma memória do espaço construído e dos objetos fixados nas paisagens pretéritas, assim,

se a Geografia deseja interpretar o espaço humano como o fato histórico que ele é, somente a história da sociedade mundial, aliada à da sociedade local, pode servir como fundamento à compreensão da realidade espacial e permitir a sua transformação a serviço do homem (SANTOS, 1979, pp. 9-10).

Como Spósito (1997, p.11), acreditamos que

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

Desta maneira, faz-se mister a tarefa de compreender a produção espacial de Juiz de Fora partindo de seu passado, de suas origens numa perspectiva que abrange história e economia, mas priorizando as transformações que se dão no *locus* da reprodução social, o espaço urbano.

METODOLOGIA

A abordagem metodológica será o histórico-crítico-dialético uma vez que buscamos a origem histórica do fenômeno observado e a sua influência na dinâmica atual a partir da dimensão socioespacial. O método de análise se dá a partir da categoria de Formação Econômica e Social (SANTOS, 1979), que considera modo de produção, formação social e espaço como categorias interdependentes, sendo histórica e espacialmente determinados num movimento conjunto (SANTOS, 1979, p.14). Não deixaremos de observar as recomendações dadas pela literatura no que diz respeito ao emprego do método em estudos históricos dentro da geografia. Abreu 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 constará principalmente de buscas e consultas bibliográficas em livros, artigos, periódicos e, eventualmente, de análise documental, encontrado no arquivo histórico da cidade; mas também de observações em campo da configuração geográfica e social do espaço juizforano, bem como a compreensão de sua

dinâmica e fluxos, tendo essas, grande peso sobre as avaliações e conclusões obtidas para a pesquisa.

RESULTADOS E CONCLUSÕES

Juiz de Fora é uma cidade média brasileira localizada na porção sudeste do estado de Minas Gerais, na mesorregião denominada Zona da Mata. Ocupa uma posição de destaque entre as cidades do estado, sendo a quarta mais populosa, com 517.872 habitantes, ela polariza as demais cidades da mesorregião, sendo assim, uma referência no interior do estado. Ao longo de sua história a cidade passou por estruturas econômicas diferenciadas que deixaram, de forma expressiva, rugosidades no espaço urbano.

Sua origem nos remete à chegada dos colonizadores no país, onde grupos expedicionários de Bandeirantes organizavam incursões por todo o interior do espaço desconhecido, em busca de minerais preciosos. Com sua descoberta, em 1693, a região passou a ser freqüentada através do Caminho Velho, que contornava a “região da mata” – atualmente a região é denominada Zona da Mata, onde se situa Juiz de Fora. Não era do interesse da coroa explorar essa região, uma vez que ela impedia contrabandos com uma impenetrável barreira natural, onde índios, feras e outros perigos coíbiam a ação de tais exploradores, evitando assim, os “descaminhos do ouro” (DILLY, 2004, p.19). Em 1698, o governador da capitania do Rio de Janeiro informou à coroa a necessidade da abertura de uma via mais célere e acautelada, foi então que o bandeirante Garcia Paes Leme foi contratado para abrir um novo caminho que dinamizaria o escoamento de ouro para o porto colonial. Desbravando o desconhecido, Paes Leme passou por uma “grande várzea pantanosa na qual corria um rio, chamado pelos indígenas de ‘Para-y-Buna’”, e pelos aventureiros, de rio Barro (STEHLING, p. 101). Próximo do que seria Juiz de Fora, o bandeirante passou rumo à montante, pela margem esquerda do rio Paraibuna, por onde hoje se localizam os bairros Retiro, Santo Antônio, a Avenida Sete de Setembro, o bairro Vitorino Braga, Santa Terezinha, Benfica e Chapéu d’Uvas. Segundo Stehling (1979, p.102), o bandeirante demarcou pelo caminho várias Sesmarias (FIGURA 1) para si, filhos e parentes, e em 1708, Thomé Correa Vasques, genro de Garcia Paes Leme, construiu a primeira fazenda da região². Em 1717, Garcia Paes Leme recebeu de Lisboa a “Real Ordem Nº 14”, onde estabelecia as posses das sesmarias ao longo do Caminho Novo, sendo atribuída a

² Conhecida hoje como Tapera, na atual Rua Alencar Tristão, no bairro Santa Terezinha, ao lado do cemitério Parque da Saudade.

Tomé Correia Vasquez a “Sesmaria do Rio Barro”. 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 capital. Foram então construídas roças e ranchos para abrigar e suprir quem por ali passasse, além da cobrança de pedágio, autorizado pela coroa. Contudo, por estar fora de região mineradora, o Vale do Paraibuna se configurou apenas como lugar de passagem das caravanas e dos viajantes que usufruíam do Caminho Novo por quase todo o século XVIII.

Assim, o espaço natural fora modificado pela inserção ativa do homem, constituindo não apenas uma mudança na paisagem, mas uma mudança em seu valor simbólico (SANTOS, 2012, 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 muas e de pessoas) seja de gêneros alimentícios (oferecidos aos transeuntes).

O povoado, assim como toda a Zona da Mata, permaneceu no marasmo nas primeiras décadas do século XIX, sem uma produção de expressão. Em 1831, Santo Antônio do Juiz de Fora, vinculado à freguesia de Simão Pereira, 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, 2004, p.12).

Em 1835, Henrique Guilherme Fernando Halfeld³ 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). 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 2), onde

³ Heinrich Wilhelm Ferdinand Halfeld, (Hanôver, 1797 — Juiz de Fora, 1873) foi um engenheiro alemão radicado no Brasil a partir de 1825 para integrar o Imperial Corpo de Estrangeiros, formado por Dom 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, então capital Mineira, 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.

(...) 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 até o Alto dos Passos. Dali, pendeu para a esquerda e, agora descendo em curvas pela Graminha, até alcançar novamente o rio, reatrevessou-o no local da hoje chamada Ponte do Zamba e retomando o Caminho Novo, seguiu para Matias Barbosa (...) (LESSA, 1985, p.40).

Com a construção da Estrada Nova, a margem esquerda do rio passou a ser desprezada e o povoado começou a se formar de maneira notável às margens da Estrada Nova, 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 (...), prenhes de bananeiras, pomares, hortas, chiqueiros, galinheiros e cocheiras” (LESSA, p.64).

Concomitante ao ocaso da mineração no início do século XIX, o café vinha se expandindo pelo estado fluminense. 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. Dentre as cidades dessa região, Juiz de Fora tinha a segunda maior produção na metade do século XIX superando os 200.000 arrobas.

Segundo Lessa (1985, p.64), o café de Juiz de Fora crescia nas fazendas do Alto dos Passos, em suaves colinas elevadas de 40 à 60 metros da várzea, que, por ser uma área sujeita a alagar, não oferecia boas condições pedológicas para praticar 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).

Ressaltamos que até a construção da Estrada Nova, eram muito incipientes as habitações nessa área pantanosa, porém, seu povoamento era questão de tempo, uma vez que sua topografia apresentava boas condições para ocupação e atividades essencialmente urbanas (FIGURAS 3 e 4).

Outro fator que impulsionou sobremaneira a ocupação e o progresso urbano foi a rodovia União e Indústria. 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 Lage⁴ 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 mecadamizada 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, p.85).

⁴ Mariano Procópio Ferreira Lage (Barbacena, 1821 – Juiz de Fora, 1872) foi um engenheiro e político brasileiro, construtor da primeira estrada pavimentada do país. Filho de Maria José de Santana, 1.^a baronesa de Santana, viajou a estudos para a Europa em 1840. Regressando, fundou a Companhia União Indústria, com a qual projetou e construiu a Estrada União e Indústria, ligando Petrópolis a Juiz de Fora, importante via que possibilitou o desenvolvimento econômico da região. Investidor de imóveis e ações deixou inúmeros bens à sua família ao falecer em 1872 em Juiz de Fora, cidade em que deixou um valioso legado.

À construção da União e Indústria está atrelada a vinda dos imigrantes alemães. Segundo Stehling (1979, p. 149), faltavam artífices especializados para realizar as obras da 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 (STEHLING, 1979, p. 83). 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 e necessária ao desenvolvimento urbano e industrial (CORDOVIL, 2011, p. 34). Destarte, a partir de 1856 a cidade recebeu uma grande quantidade de imigrantes alemães 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. A inserção desses imigrantes 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. 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 atual avenida Getúlio Vargas, passando pelo bairro do Poço Rico (...).

Assim, Juiz de Fora se transformou num entreposto comercial da Zona da Mata, intensificando o “processo de divisão 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).

Estava plantada a semente do seria o centro da cidade. A longa Avenida Principal (Rio Branco), cortava a cidade no sentido norte-sul, de um ponto seu à norte, pendia num ângulo de quase quarenta e cinco graus a nova rua D. Pedro II (Av. Getúlio Vargas, parte da estrada União e Indústria), e à sul, o centro estava limitado pela rua Independência, que já existia, correndo paralela ao 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, p.10 *apud* BRAIDA, 2011, p.83).

No interior deste triângulo, passam algumas ruas 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 de Halfeld o tenha levado a esse traçado “com ruas paralelas e perpendiculares e quadras condizentes com o formato dos tradicionais lotes portugueses, estreitos e compridos.” (JUNQUEIRA, 2006, p.72 *apud* BRAIDA, 2011, p.91) (FIGURA 5). 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.

A ferrovia D. Pedro II chegou em 1875 com a promessa de transportar café para o Rio de Janeiro com uma grande velocidade, legando à União e Indústria apenas um papel de fraca concorrência. Obviamente, a ferrovia precisava de uma estação, de preferência no centro, uma vez que já existia uma no Mariano Procópio, assim, os moradores do centro angariaram fundos e construíram, de forma muito precária, outra estação à margem do rio, entre a Rua Halfeld e Marechal Deodoro; para a construção, foi necessário aterrar várias áreas para a “preparação do 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). 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. 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).

Ainda na década de 1870 inicia-se uma transformação na matriz produtiva da cidade, até então predominada pelo café. O solo da região, usado de forma intensa, se esgotava e a necessidade de buscar outras regiões para a cultura do grão aumentava. Assim, a produção cafeeira de Juiz de Fora foi deslocada para o norte e o nordeste da Zona da Mata (PIRES, 1993, p.105), fato que causaria um grande ocaso na economia da cidade se não fosse a reversão de capitais, já em curso pelos grandes investidores e capitalistas.

O fato é que nessa década a industrialização vinha chegando ao Brasil, porém, por se tratar de uma indústria em fase de formação, incipiente, vamos chamá-la de proto-indústria (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. Giroletti (1988) vai atrelar a industrialização de Juiz de Fora à construção da estrada União e Indústria, sendo esta a característica que, segundo ele, irá diferenciar a cidade das demais cidades da Zona da Mata. Observamos que com a estrada, a cidade vai, de fato, 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. Mas não pretendemos limitar as inúmeras variáveis que contribuíram para o processo de proto-industrialização uma vez que este se deu a partir de uma conjuntura de fatores, não de forma exclusiva ou isolada, assim,

elencamos uma série de fatores que julgamos relevantes para o objetivo deste trabalho e que devem ser esmiuçados.

Primeiro, a inversão de capitais, 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 observar como essa inversão de capital fomentou o desenvolvimento da indústria e o desenvolvimento urbano no final do século XIX. Acreditamos que

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).

Classificamos, 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).

O segundo ponto diz respeito à importância do imigrante para a industrialização da cidade. 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. Entretanto, como a historiografia nos traz, alguns imigrantes, tanto germânicos quanto italianos, compuseram grande parte das manufaturas domésticas e artesanais da cidade, porém, estas não constituem indústrias no sentido exato da palavra (BARROS, 2008, p.5). Alguns deles vieram com conhecimentos de processos manufatureiros e algum capital para investir na abertura de firma, mas nem todas as manufaturas desenvolvidas a partir daí, evoluíram para aquilo que caracterizamos como indústria, entretanto, houve um aumento expressivo no número de empreendimentos comandados por esse grupo entre 1895 a 1921 (OLIVEIRA, 1996, p.176), o que denota certa relevância desse grupo para o progresso industrial.

O terceiro ponto é um dos mais relevantes, diz respeito à conjuntura do Encilhamento⁵, onde a desregulamentação financeira por meio de créditos e especulação se fez presente.

⁵ 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

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. Segundo Croce (2007, 2008), 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, elas contribuíram para a dinâmica econômica cidadina, 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 e industrialização do município.

O quarto, mas também relevante fator é a energia elétrica, uma vez que colocou Juiz de Fora no limitado rol de cidades industrializadas no Brasil, pois, diferentemente das manufaturas desenvolvidas até o final da década de 1880, as grandes indústrias precisavam de uma força motriz eficiente e barata. Neste período que o industrial Bernardo Mascarenhas⁶ chega à cidade, possuindo grande volume de capital e uma mentalidade à frente de seu tempo, que impulsionará a industrialização local. Na década de 1880, 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 e funda a Companhia Mineira de Eletricidade S/A. Dessa forma, Juiz de Fora foi a primeira cidade da América do Sul a possuir uma usina hidroelétrica e essa nova forma energia 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).

públicas, resultando em uma crise de expansão monetária exacerbada que gerou fortes repercussões no país (CROCE, 2007).

⁶ 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.

Entretanto, ressalta-se, 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”.

Analisada a conjuntura desse primeiro desenvolvimento industrial, 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 Fora⁷ explicita esse progresso 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). 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, que transportavam cargas e passageiros dentro do centro, tráfegando da 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.

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 Avenida 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 pagar aos proprietários da região. Entretanto, em agosto de 1890, já se vê a Companhia Construtora Mineira efetuando complexas obras de drenagem e aterro do Largo do Riachuelo visando a ampliação da Avenida (LESSA, 1985, p.258). Através do desmanche de um morro próximo, a Companhia realizou o aterro do brejal e assim, “os dois núcleos populacionais [...] estavam prestes a unir-se indissolúvelmente, vencendo intransigências, trilhos-de-aço e vias-fluviais

⁷ Pode-se ver detalhadamente essa relação em GIROLETTI, 1988, pp. 49 - 50.

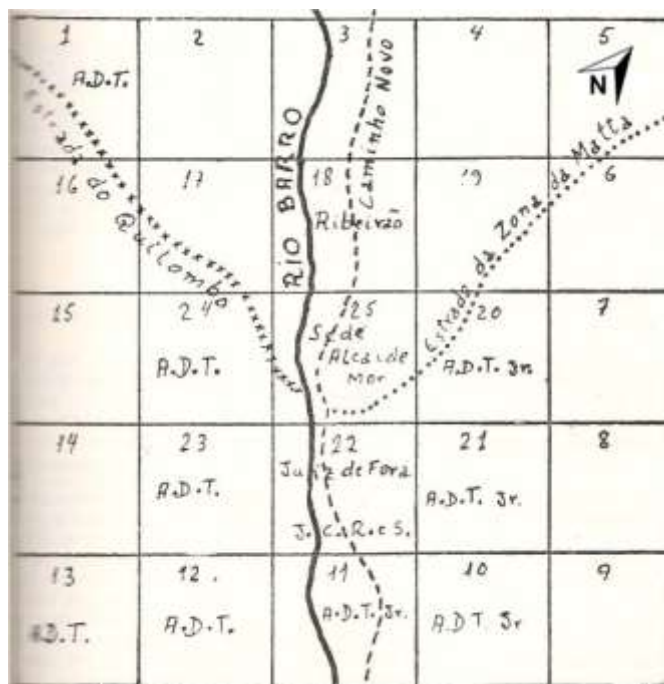
caudalosas” (LESSA, 1985, p.259). É importante destacar que até essa época não é possível falar em políticas públicas urbanas, os serviços urbanos essenciais não eram responsabilidade das Câmaras Municipais, sendo a maior parte resultado da iniciativa particular, o que faz com que esses serviços estejam 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.

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 Hobsbawm chamou de “economia global única”, que implicou na padronização ocidental não só econômica e produtiva, mas também social e cultural (MIRANDA, 1990, p.110).

Com esta conclusão parcial, acreditamos trazer alguma contribuição para o estudo do espaço urbano partindo de sua gênese. Conferindo uma análise geográfica para o espaço pretérito buscamos compreender sua formação mediante as atividades econômicas que se aí se dão, bem como entender como essas diferentes matrizes se sucedem no espaço urbano, buscando, com isso, apreender melhor a organização e a produção espacial das cidades do presente.

FIGURAS

FIGURA 1 – Sesmaria do Rio Barro⁸



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

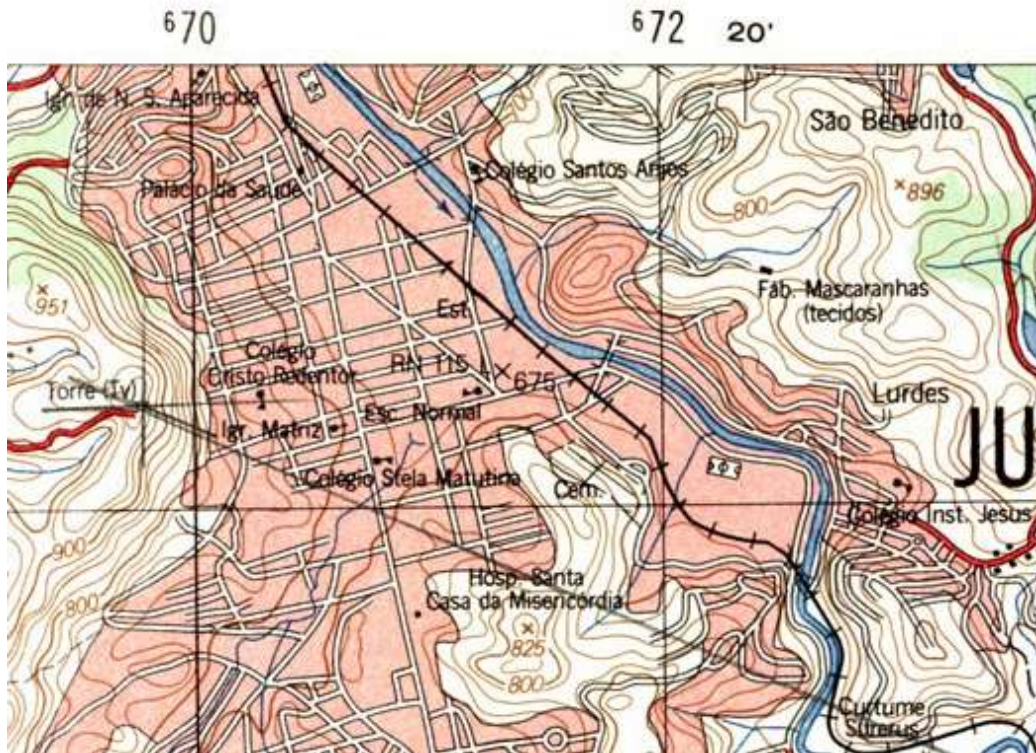
FIGURA 2 – Traçado da Estrada Nova



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

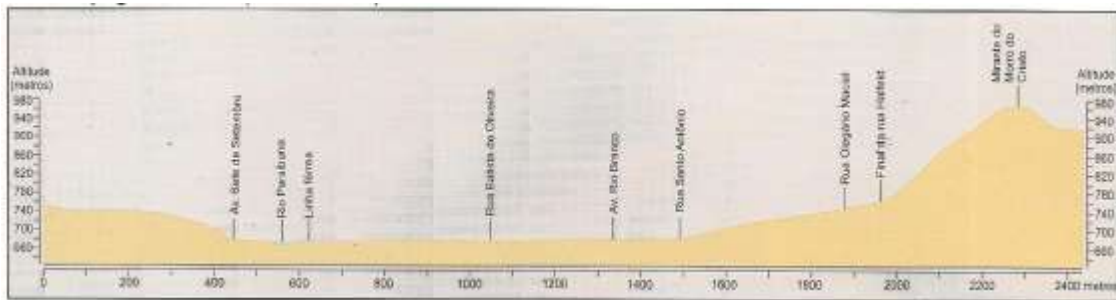
⁸ Observa-se na imagem, o rio Barro (rio Paraíba) e as quadras na qual a sesmaria foi dividida. A sede do Alcaide Mor é a quadra central, número 25, onde se localiza a atual fazenda Tapera, que, apesar de ser a primeira construção, não é tida como o berço da cidade, principalmente por não ter constituído 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.

FIGURA 3 – Topografia da parte central de Juiz de Fora⁹



Fonte: IBGE, 1983.

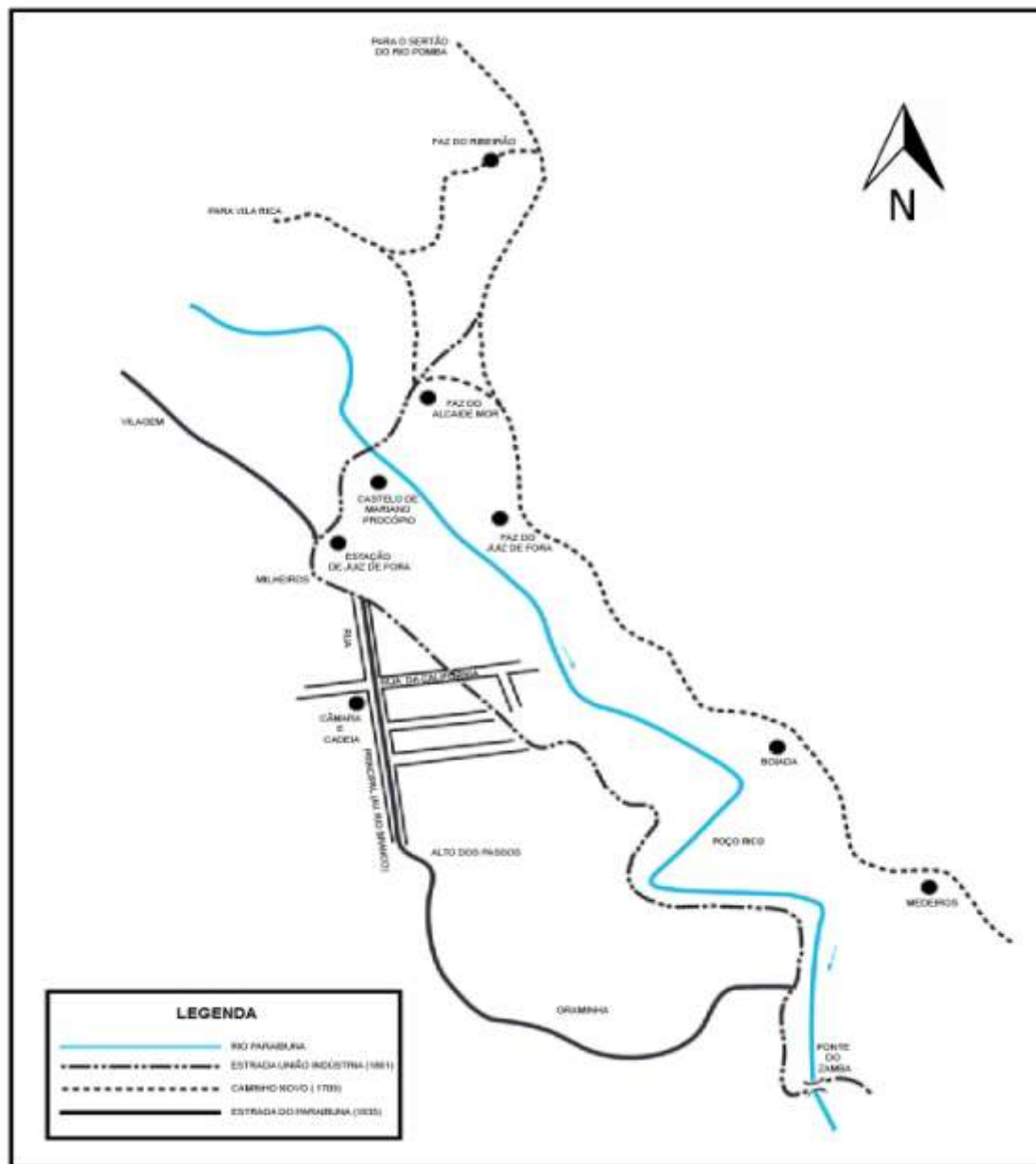
FIGURA 4 – Perfil Topográfico da Rua Halfeld



Fonte: AGUIAR, Valéria T. B. Atlas Geográfico Escolar de Juiz de Fora. Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2000.

⁹ 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.

FIGURA 5 – Vias da Cidade na década de 1860 (desenho adaptado de Haroldo de Oliveira)¹⁰



Fonte: OLIVEIRA, P. História de Juiz de Fora 2ª ed. Juiz de Fora: Gráfica Comércio e Indústria, p. 55, 1966.

¹⁰ 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. O trecho da União e Indústria que intercepta a Rua Principal é hoje a Av. Getúlio Vargas.

BIBLIOGRAFIA CITADA

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

AGUIAR, Valéria T. B. **Atlas Geográfico Escolar de Juiz de Fora**. Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2000;

BARROS, Nicélio do Amaral. **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, p. 1-14, 2008;

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;

DILLY, Roberto. Origens de Juiz de Fora. *in* **JUIZ DE FORA – História, Texto e Imagem**. Juiz de Fora, Ed. FUNALFA, 2004;

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

FAZOLATTO, Douglas. Juiz de Fora. Primeiros Tempos. *in* **JUIZ DE FORA – História, Texto e Imagem**. Juiz de Fora, Ed. FUNALFA, 2004;

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

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

LAMAS, Fernando Gaudereto. **Povoamento e colonização da Zona da Mata Mineira**. *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;

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

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

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;

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;

SANTOS, Milton. **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;

_____. **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;

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;

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