

JUIZ DE FORA DO SÉCULO XIX: FORMAS URBANAS DE UMA CIDADE NO MEIO DO CAMINHO

JUIZ DE FORA IN THE 19TH CENTURY: URBAN FORMS OF A CITY IN THE MIDDLE OF
THE WAY

JUIZ DE FORA EN EL SIGLO XIX: FORMAS URBANAS DE UNA CIUDAD EN MEDIO DE LA CALLE

Pedro José de Oliveira Machado

pjomachado@gmail.com

Doutor em Geografia, Professor na Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF)

<https://orcid.org/0000-0002-0264-303X>

Luciano Alves Soares Caramez

luciano_ufjfgeografia@outlook.com

Mestre em Geografia pela Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF)

<https://orcid.org/0000-0002-4155-1090>

Resumo

Na segunda metade do século XIX, Juiz de Fora viveu momentos extremos de seu desenvolvimento econômico, com reflexos diretos no seu processo de urbanização. O tímido município, criado em 1850 se tornou, em 1900, o mais rico, desenvolvido e populoso do estado de Minas Gerais. Da condição de lugar no 'meio de caminho' das várias estradas que cortavam a região, que caracterizou seus primeiros anos de emancipação, passou à condição de sede de uma consistente diversidade econômica, lastreada pela cafeicultura, praticada na sua extensa área rural, e pela indústria têxtil, sediada no meio urbano. A condição de centralidade econômica regional alcançada nesse período provocou intenso crescimento demográfico, incluindo um importante fluxo migratório. Tudo isso implicou na construção de um processo de urbanização que foi sendo moldado e alterado rápida e continuamente, construindo, desconstruindo e reconstruindo diferentes paisagens. Esse artigo apresenta, destaca e discute exatamente esse processo de ordenamento territorial de Juiz de Fora, analisando-o através das diferentes formas urbanas presentes nos primeiros 50 anos de existência do município.

Palavras chaves: Ordenamento territorial; Geografia histórica; Formas Urbanas.

Abstract

In the second half of the 19th century, Juiz de Fora experienced extreme moments of its economic development, with direct repercussions on its urbanization process. The modest municipality, created in 1850, became, in 1900, the richest, most developed and most populous in the state of Minas Gerais. From being a place in the 'middle of the road' of the various roads that crossed the region, which characterized its first years of emancipation, it became the seat of a consistent economic diversity, supported by coffee farming, practiced in its extensive rural area, and by the textile industry, based in the urban area. The condition of regional economic centrality achieved in this period provoked intense demographic growth, including a significant flow of migratory flows. All of this implied the construction of an urbanization process that was shaped and changed rapidly and continuously, constructing, deconstructing and reconstructing different landscapes. This article presents, highlights and discusses exactly this process of territorial planning in Juiz de Fora, analyzing it through the different urban forms present in the first 50 years of the municipality's existence.

Keywords: Territorial planning; Historical geography; Urban forms.

Resumen

En la segunda mitad del siglo XIX, Juiz de Fora experimentó períodos extremos de desarrollo económico, con repercusiones directas en su proceso de urbanización. El modesto municipio, fundado en 1850, se convirtió, para 1900, en el más rico, desarrollado y poblado del estado de Minas Gerais. De ser un punto intermedio en las diversas carreteras que atravesaban la región, lo cual caracterizó sus primeros años de emancipación, se convirtió en la sede de una robusta diversidad económica, sustentada por el cultivo del café, practicado en su extensa zona rural, y la industria textil, con base en el área urbana. La centralidad económica regional alcanzada durante este período condujo a un intenso crecimiento demográfico, incluyendo un importante flujo migratorio. Todo esto condujo a un proceso de urbanización que se moldeó y alteró rápida y continuamente, construyendo, destruyendo y reconstruyendo diversos paisajes. Este artículo presenta, destaca y analiza con precisión este proceso de ordenamiento territorial en Juiz de Fora, analizándolo a través de las diferentes formas urbanas presentes en los primeros 50 años de existencia del municipio.

Palabras clave: Ordenamiento territorial; Geografía histórica; Formas urbanas.

1. Introdução

O ordenamento territorial das cidades é, obviamente, consequência da ação de diferentes processos e agentes, econômicos, naturais e sociais, atuais e passados. São esses agentes, processos e elementos que constroem, alteram e influenciam a organização e as formas urbanas, de maneira variável, mas sempre contínua no tempo.

No caso de Juiz de Fora, município localizado na tradicional Zona da Mata Mineira, um dos elementos mais importantes a serem considerados para compreensão da organização de seu espaço urbano são as estradas. A cidade teve seu processo de urbanização extremamente condicionado pela implantação de várias vias, que acabaram se tornando seus principais eixos estruturadores. Muitas ruas e avenidas são, de fato, estradas, que atendiam interesses diversos e distantes, e que foram abertas em diferentes momentos, desde o remoto século XVIII. A cidade foi se estabelecendo ao longo delas, criando camadas sucessivas, resultando num “espaço geográfico impregnado de história”, para utilizar uma expressão de Olivier Dollfus (1975, p.11).

Várias foram as “estradas transformadas em ruas” – fazendo merecida alusão a uma observação de Ab’Saber (2006, p.99) – como é o caso, por exemplo, da Avenida Rui Barbosa, da Rua Bernardo Mascarenhas, da Avenida dos Andradas (Morro da Glória) e da Rua Mariano Procópio, embora sejam aqui destacadas apenas aquelas que tiveram papel fundamental na estruturação e organização da área urbana central. As estradas moldaram vários desenhos e diferentes formas urbanas ao longo do tempo. Apresentar, discutir e entender essas formas é o principal objetivo desse artigo.

O recorte temporal adotado refere-se à segunda metade do século XIX, quando o crescimento econômico local, lastreado pela cultura cafeeira e por uma economia industrial urbana, promoveu um sucessivo processo de construção, desconstrução e reconstrução de formas urbanas. É nesse intervalo de meio século que o município passa de recém-criado, em 1850, ao lugar de mais rico, mais desenvolvido e mais populoso de Minas, em 1900.

A pesquisa foi baseada metodologicamente em trabalhos teóricos, sobretudo teses, dissertações, artigos científicos e livros, enquanto outra parte baseou-se em documentos oficiais, como as leis da Assembleia Provincial, as resoluções da Câmara Municipal, documentos de agentes do executivo, bem como na rica e detalhada base cartográfica que Juiz de Fora dispõe para o século XIX. Em 40 anos, entre 1853 e 1893, foram produzidos, pelo menos, seis documentos cartográficos, que constituem fontes importantíssimas da memória urbana. Como assinalaram Machado, Melo e Caramez (2022, p.195) “era a cartografia, beneficiária indireta da economia cafeeira e, ao mesmo tempo, instrumento de representação de seus feitos e efeitos”.

2. Estradas e ruas. Ruas e estradas

Para facilitar o entendimento do papel das estradas na estruturação do espaço urbano local, bem como na produção das muitas formas urbanas, optamos por seguir um padrão cronológico, iniciando a exposição pelo longínquo Caminho Novo, que nasceu para tornar

menos longa e penosa a ligação entre a área produtora de ouro e o Rio de Janeiro. Essa estrada (uma picada, na verdade), de 1709, se constituiu no primeiro marco de ocupação (não indígena) dessa parte de Minas Gerais.

O modelo de ocupação que se processou ao longo desse Caminho se caracterizou por ser rural, pontual, disperso e sem contiguidade espacial. As pequenas povoações se originavam em torno das sedes das sesmarias, doadas, em muitos casos, exatamente para promover a ocupação dessa imensa área através da agricultura, plantando “mantimentos para o sustento dos passageiros” (Castro, 1998, p.20). Também surgiam em volta de locais que prestavam serviços essenciais aos tropeiros que faziam uso do Caminho (pousos, ranchos etc.), ou ainda ao redor dos postos oficiais destinados ao controle das fronteiras da Província ou ao recolhimento de impostos, como em Matias Barbosa, que abrigava um Registro destinado a cobrar impostos para a Fazenda Real. Em torno dele se fixaram pequeno comércio, ferreiros, selaria, capela e casas.

Sempre acompanhando, em terras mineiras, a partir da divisa com a província do Rio de Janeiro, a margem esquerda do rio Paraibuna, originou, mesmo que de maneira rudimentar, o processo de ocupação desse lado do rio. Na Juiz de Fora de hoje, o Caminho Novo, de mais de três séculos, também deixou suas marcas na margem esquerda do rio, correspondendo, em grande parte, à atual Avenida Sete de Setembro.

Detalhamento especial merece ser dado à Estrada do Paraibuna, via aberta por Halfeld que se constituiu na maior intervenção ocorrida na região depois da abertura do Caminho Novo.

A Estrada do Paraibuna era parte de um plano provincial mais ambicioso. Em meados da década de 1830, por iniciativa do deputado Bernardo Pereira de Vasconcelos, a província de Minas Gerais ganhava um projeto estratégico de interligação territorial, entre a capital e as demais vilas e cidades. Era o primeiro plano rodoviário de Minas Gerais (Pimenta, 1971), que objetivava manter em Ouro Preto a centralidade política e econômica, que inexoravelmente migrava para a Zona da Mata, graças à expansão da cafeicultura. A aceleração dessa comunicação deveria ser facilitada pela construção de estradas e pontes, como dispunha a lei provincial nº 18, de 1º de abril de 1835. Nos seus primeiros parágrafos ficava clara a intenção do Governo de criar estradas “principais, laterais e sub laterais”. As principais, que deveriam ser quatro, partiriam da capital da província e se dirigiriam às partes mais remotas, ao norte, sul, leste e oeste, como constava no artigo 2º da citada lei.

É nesse escopo geral de integração do território da Província que foi projetada e construída a chamada Estrada do Paraibuna, ligando Ouro Preto à divisa com a Província do Rio de Janeiro (até a ponte que limita a localidade de Paraibuna, no município de Simão Pereira, com Monte Serrat, no município fluminense de Comendador Levy Gasparian). A

construção dessa estrada ficou a cargo de Halfeld conforme estabeleceu a lei provincial nº 81, de 13 de abril de 1837, cujo texto aprovou o contrato feito com esse engenheiro em 13 de maio de 1836.

Ao abrir a nova estrada Halfeld aproveita muitos trechos do antigo Caminho Novo, mas o abandona na altura do atual bairro Benfica e só vai encontrá-lo, novamente, depois do bairro Graminha. Isso foi decisivo para iniciar o processo de urbanização local.

Dominando a tecnologia construtiva, o engenheiro Halfeld implantou duas pontes sobre o rio Paraibuna: uma na região de Benfica, chamada ponte do Pimentel e outra na divisa com o atual município de Matias Barbosa, chamada ponte do Zamba (antiga ponte de Santa Rosa). É justamente essa nova estruturação que acabou por produzir o total abandono do Caminho Novo, agora substituído por uma viagem bem mais curta pela margem direita do rio.

Foi essa estrada a grande responsável por originar e consolidar o processo de ocupação, ou “proto-urbanização” (Mata, 2002), a partir da abertura da principal via estruturadora da área central, a atual Avenida Barão do Rio Branco.

A essa estrada seguiu-se outra, igualmente de grande importância. Inaugurada em 1861, com uma viagem da família imperial, a estrada da Companhia União & Indústria representava a chegada do ‘progresso’, um dos maiores símbolos do desenvolvimento econômico local. Esse trecho que ligava a cidade até Petrópolis, diferente das demais – que tinham a cidade como um local de passagem, um lugar no meio do caminho – se constituiu na primeira a ter Juiz de Fora como ponto inicial/final do trajeto.

A construção dessa estrada implicou, dentre outras consequências, no primeiro importante fluxo migratório local, com a chegada de centenas de germânicos, o que pode ser visto com mais detalhes em várias obras, dentre as quais a de Stehling (1979).

A nova estrada promoveu uma profunda transformação na cidade, agindo como um novo (e muito contestado, à época) vetor de expansão da pequena malha urbana, em direção ao Paraibuna, já que evitou, na altura do Largo do Riachuelo, prosseguir pela Rua Principal (atual Avenida Barão do Rio Branco), evitando as ‘subidas’ do Alto dos Passos e da Graminha, defletindo à esquerda, em cerca de 45º, para criar a atual Avenida Getúlio Vargas.

No final do século XIX a Estrada União & Industria, na entrada da área urbana, já era vista como a “Porta da cidade” (Passaglia, 1983, p.39), viabilizando a instalação de construções emblemáticas, que compõem um conjunto histórico-arquitetônico dos mais significativos: o antigo Largo da Alfândega, onde se instalou a Alfândega Ferroviária, em 1893, em prédio hoje ocupado pelo 4º Depósito de Suprimentos do Exército Brasileiro; também a fábrica de tecidos Bernardo Mascarenhas, que inaugurou as primeiras instalações em maio de 1888; o conjunto formado pela antiga Companhia Mineira de Eletricidade (CME),

com dois edifícios remanescentes, sendo o primeiro deles construído durante a década de 1890; e o prédio da antiga Companhia Construtora Pantaleone Arcuri, em sua primeira fase, de 1895 (Machado e Santos, 2019, p.109).

Outro grande marco foi a implantação da Estrada de Ferro D. Pedro II, cuja primitiva estação fora inaugurada em 30 de dezembro de 1875. Embora o destino fosse alcançar o rio São Francisco, a ferrovia se implantou nesse momento como forma de suprir uma enorme demanda da cafeicultura regional, que buscava um meio mais eficiente para o transporte da crescente produção. De fato, por ação da ferrovia, “as exportações de café quase que dobraram entre 1875 e 1880” (Blasenheim, 1996, p.83).

Suas estações – a de Mariano Procópio e a do Centro da cidade – viabilizaram a implantação das primeiras indústrias têxteis locais: a conhecida Fábrica dos Ingleses, inaugurada em 25 de dezembro de 1883 e a de Bernardo Mascarenhas, 5 anos depois. A proximidade com as estações garantia o recebimento, pela ferrovia, da necessária matéria prima (algodão) bem como a exportação do produto final (tecidos). Além de favorecer a economia cafeeira, também foi aspecto fundamental para o desenvolvimento da economia urbana. Soma-se a isso, o fato de estimular ainda mais o papel de centralidade econômica de Juiz de Fora, ao promover a ligação de toda região, através dos ramais operados pela Estrada de Ferro Leopoldina, que viabilizavam a ligação com Juiz de Fora. Nesse momento o trem funcionava como o maior agente de integração e interligação regional.

Há que se observar um fato comum entre essas vias, e que muito vai influenciar na conformação urbana de Juiz de Fora. Como quase todas essas estradas apenas passavam pelo território que hoje constitui a cidade, ligando a região aurífera de Minas ao Rio de Janeiro, elas frutificaram avenidas que se dispõem no sentido geral norte-sul, paralelas entre si e que quase não se cruzam (Figura 1). As formas urbanas do século XIX, apresentadas em sequência, vão se dar segundo essas condicionantes.

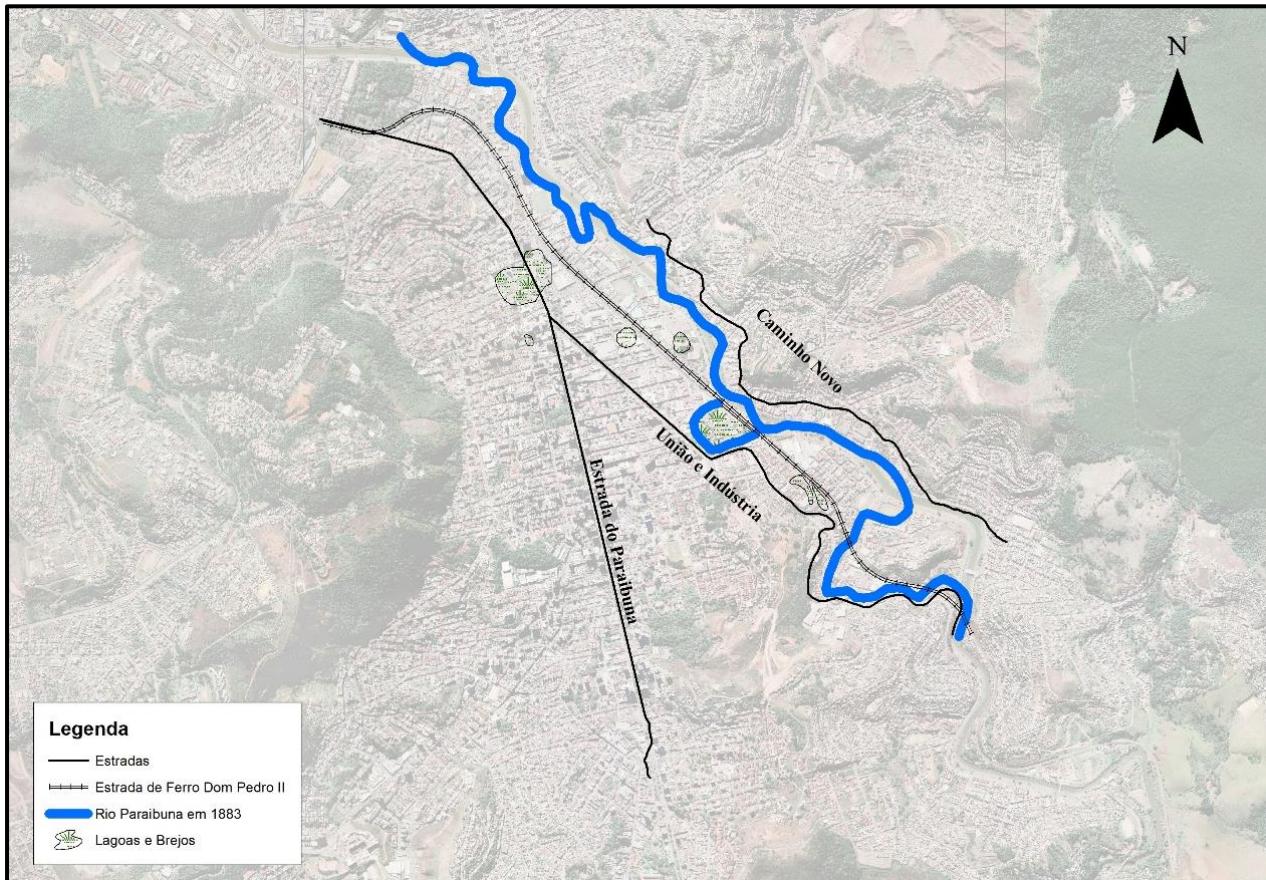


Figura 1. Localização da área central em relação às principais vias de penetração do Estado. **Fonte:** Elaborado pelos autores

3. As formas urbanas

As principais formas que caracterizaram o processo de urbanização de Juiz de Fora na segunda metade do século XIX, constituídas a partir da influência determinante das estradas citadas anteriormente, podem ser diferenciadas segundo as categorias apresentadas a seguir.

Linear

Quando Halfeld abriu a Estrada do Paraibuna fez mais que criar a principal via do tímido povoado. Ele trasladou o povoamento para a margem direita do rio Paraibuna e deu início ao processo de ocupação mais denso e efetivo. Como uma variante ao Caminho Novo, dirigiu o traçado da nova estrada para os atuais bairros Alto dos Passos e Graminha, seguindo uma reta “com dois mil metros de comprimento por 34,1 metros (155 palmos) de largura, sem ruas transversais” (Lessa, 1985, p.36), chamada Rua Principal, depois Rua Direita e atual Avenida Barão do Rio Branco (denominação conferida pela Resolução Municipal nº 672, de

18 de outubro de 1912), responsável por fazer surgir o primeiro núcleo urbano, na “graciosa colina do Alto dos Passos” (Oliveira, 1966, p.17; Lessa, 1985, p.64) e, assim, pelo início do processo de desenvolvimento do então tosco lugarejo. É a partir desse núcleo residencial inicial que começa a expansão rumo norte, acompanhando a Rua Principal, ou como descrito por Rangel Coelho (1977, p.10), “do Alto dos Passos as casas escorrem, coalhando a planície de telhas vermelhas”.

Assim, se a primeira fase do processo de ocupação/povoamento de Juiz de Fora e região pode ser identificada com ‘pontual’ – com unidades dispersas, localizadas ao longo do Caminho Novo – esse segundo momento pode ser reconhecido como ‘linear’, se associando, portanto, à contiguidade de ocupação e ao estabelecimento de uma comunidade de caráter mais urbano, acompanhando agora a Estrada do Paraibuna, especialmente no trecho entre a Lagoa da Gratidão (que ocupava áreas onde se localiza o Largo do Riachuelo) e a entrada do sítio Lamaçal (atualmente ocupado pelo bairro Bom Pastor).

Valverde (1958, p.64), em seu estudo sobre a Zona da Mata Mineira, mais de um século depois, ainda destacava um modelo de ocupação típico de pequenas cidades dessa região, ou seja, uma ocupação ‘linear’, ao longo de uma rua principal. O autor chama esses núcleos urbanos de “Strassendorf” (rua da vila), termo posteriormente utilizado por Aroldo de Azevedo (1970, p.248). Essa forma é a que, seguramente, mais identifica a embrionária forma urbana de Juiz de Fora, na década de 1840 (antes, portanto, da criação oficial do município e sua vila), uma vez que o processo de ocupação se estendia no sentido geral norte/sul, sempre acompanhando a única via da época, aberta como parte da Estrada do Paraibuna. Esse momento de gênese do processo urbano pode ser observado no croqui cadastral apresentado na Figura 2, cuja autoria é atribuída a Fernando Halfeld, tendo sido elaborado em 1844 (Lessa, 1985, p.34), podendo-se observar o alinhamento de casas ao longo da Estrada do Paraibuna, atual Avenida Rio Branco.

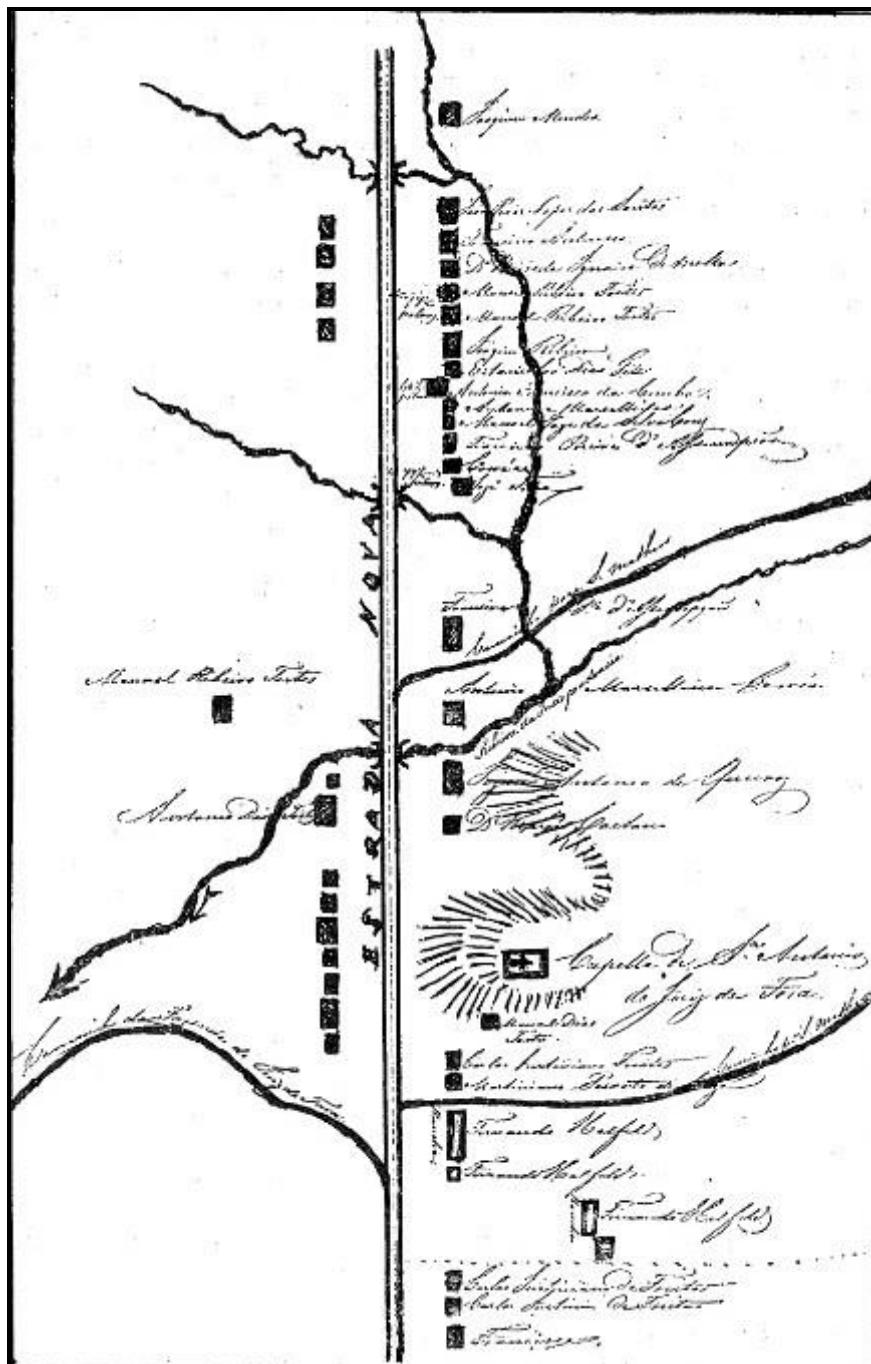


Figura 2. Primeira forma urbana de Juiz de Fora: ocupação linear. **Fonte:** Arquivo Público Mineiro, Notação APM-11-5-012(07).

As diferentes formas urbanas da década de 1850

Foram várias as modificações estruturais ocorridas nessa década de 1850, incluindo a própria criação do município, em 31 de maio desse ano. Quase três anos depois, ocorre a posse da primeira Câmara, em 7 de abril de 1853, e a seguir, a elaboração e edição do primeiro Código de Posturas do Município, intitulado “Posturas da Câmara Municipal da Vila de Santo Antônio do Parahybuna” (Câmara Municipal, 1853), em 23 de abril de 1853. Deve-

se destacar também a criação, em 7 de setembro de 1855, da Sociedade Promotora dos Melhoramentos Materiais da Vila de Santo Antônio do Paraibuna e do seu Município. Em 1856 a Vila foi elevada à categoria de Cidade, com o nome de Parahybuna, como consta na lei provincial nº 759, de 2 de maio, um salto no status hierárquico administrativo, com consequente aumento no número de vereadores.

Ainda em 1856, o café começa a dominar a economia regional, sendo Juiz de Fora um dos maiores produtores. Dois trabalhos cartográficos ganham destaque nesse período, ambos muito importantes para o estudo e compreensão do processo urbano local: a Planta de Gustavo Dodt, de 1860 e a planta que retrata as terras de Mariano Procópio, na escala 1/10.000, e que segundo Stheling (1979, p.196/197), deve datar de 1859. O período abordado se encerra em 1861, com a inauguração da Estrada da Companhia União & Indústria, um dos maiores símbolos do desenvolvimento econômico local.

Como se pode observar, nessa década Juiz de Fora passou por mais transformações do que nos 140 anos anteriores de sua história. E todos esses acontecimentos terão impactos, diretos ou indiretos, na construção do seu processo urbano, especialmente em suas formas. Como se discutirá a seguir, é possível identificar nesse período a produção de, pelo menos, três diferentes formas urbanas: no primeiro momento, uma transformação da estrutura linear para uma estrutura do tipo ‘espinha de peixe’; num segundo momento, a formação de ‘núcleos de urbanização’; e no final da década de 1850/início da década de 1860, com a abertura da Estrada União & Indústria, a definição de uma das maiores marcas urbanas: o ‘triângulo central’.

Espinha de peixe

A década de 1850 trouxe importantes transformações políticas, administrativas, econômicas e também urbanas, a iniciar-se pela própria criação do município através da lei provincial nº 472, de 31 de maio de 1850, e com isso a abertura das primeiras ruas que cortavam de forma perpendicular a então Estrada do Paraibuna.

Determinar quais as ruas foram inicialmente abertas na área central, após a Rua Principal, não se constitui tarefa das mais fáceis. Primeiro porque não se tem acesso às primeiras resoluções da Câmara Municipal, e segundo pela condição pouco comprehensível da própria Câmara, que só toma posse em abril de 1853, mesmo que o município tenha sido criado quase três anos antes. Sendo assim, as primeiras resoluções só começam a ser apresentadas e aprovadas a partir daquele ano. Por essas razões foi necessário apoiar nossos levantamentos em informações disponíveis em outras obras, como as de Esteves e Lage (1915), Oliveira (1966), Lessa (1985) e FUNALFA (2004).

A julgar pelas informações do documento apresentado na obra de Esteves e Lage (1915, p.54) – registro do título de compra das casas da Câmara – até 1852 somente existia a Estrada do Paraibuna. A abertura de novas ruas, transversais a essa via, somente aparece a partir de 1853, incluindo “um minucioso Plano de arruamento da Vila”, que fora apresentado à Câmara em 23 de abril de 1853, com a proposta de criação de várias ruas (Lessa, 1985, p.60). Outro movimento de estruturação da área central vai ocorrer em 1856, em comemoração da elevação da vila à categoria de cidade, quando são propostas a criação, embelezamento e alinhamento de algumas vias (Oliveira, 1966, p.51).

A forma urbana que se firma a partir desse contexto, e em sequência à ocupação linear, pode ser identificada como ‘espinha de peixe’, caracterizada por vias conectadas apenas à principal via, sem ligação direta entre elas mesmas (Figura 3). Nesse momento se observam ruas que tinham o sentido geral oeste-leste, se estendendo do sopé da “Serra”, atual Morro do Cristo, em direção ao Paraibuna: Rua São Sebastião, Rua da Câmara e Rua Califórnia (atual Rua Halfeld), Rua da Liberdade (atual Rua Floriano Peixoto) e Rua da Imperatriz ou Imperial (atual Rua Marechal Deodoro).



Figura 3. Forma urbana espinha de peixe. **Fonte:** Elaborado pelos autores.

Nuclear

Azzi (2000, p.53) afirma que a formação de Juiz de Fora deve ser atribuída a três personagens principais: José Antônio da Silva Pinto (Barão da Bertioga), Henrique Guilherme Fernando Halfeld e Mariano Procópio Ferreira Lage.

Obviamente que não se trata aqui de tomar esses personagens como mitos, e nem desprezar o fato de que a cidade é uma construção coletiva, de todos os seus moradores,

em diferentes momentos e circunstâncias. Contudo, o papel desempenhado por eles na primeira década de existência do município, acabou se traduzindo numa forma de organização territorial urbana bastante peculiar, sendo possível reconhecer três núcleos urbanos, relativamente isolados, cada um deles, de certa forma, capitaneado por um daqueles agentes (Figura 4).

Os trabalhos de Paulino de Oliveira (1958 e 1966), de Riolando Azzi (2000) e de Patrícia Falco Genovez (2002), dentre outros, nos dão ricos apontamentos para entender a situação que Juiz de Fora vivia em meados da década de 1850.

O primeiro núcleo pode ser identificado como o recorte territorial do atual bairro Alto dos Passos, região inicialmente ocupada quando da abertura da Estrada do Paraibuna, após o consequente traslado do processo urbano para a margem direita do rio.

A ocupação dessa área está intimamente ligada a José Antônio da Silva Pinto, o Barão da Bertioga, sempre lembrado como um benemérito, “um dos primeiros crentes no futuro, dos primeiros a edificar e prestar concurso e animação às construções urbanas” (Oliveira, 1966, p.56).

Bertioga, rico fazendeiro cafeicultor, fez uma série de melhorias infra estruturais naquela região, o que acabou atraindo população. Adquiriu terras que pertenciam aos herdeiros de Antônio Dias Tostes e nelas implantou a Capela do Senhor Bom Jesus dos Passos, doou o terreno para a construção da Casa de caridade, o Hospital da Misericórdia, atual Santa Casa e edificou sua própria residência. “No dia 15 de dezembro de 1856, a água começou a correr na coluna hidráulica” (Azzi, 2000, p.39), mais uma obra de Bertioga – um chafariz – que favorecia os habitantes locais, mas que, logicamente, beneficiava a ele próprio, maior proprietário de terrenos e casas do local (Guimarães, 2006), onde se “alojavam juízes, advogados, escrivães, solicitadores, médicos, padres, pharmacia, negociantes, açouques ou talhos” (Esteves e Lage, 1915, p.55).

Esse poderia ser considerado um núcleo residencial, aglutinador da classe média daquele momento, bem diferente do núcleo formado pela própria Vila de Santo Antônio, sede do poder da igreja, do judiciário e do legislativo, onde se estabeleciam a igreja, o fórum, a câmara e a cadeia.

Aqui, na cidade criada por Halfeld e pela família Tostes, a igreja também funcionou como atrativo de fixação humana, a partir da doação de terrenos. “Manoel Dias Tostes e Antônio Dias Tostes Filho decidiram doar parte das terras, adjacentes ao edifício da capela (primeira versão da igreja de Santo Antônio) para que pudesse ter liberdade o povo fiel de fabricar suas casas de graça, sem necessidade de pagar pelo terreno” (Azzi, 2000, p.43).

O terceiro núcleo da cidade era formado pelas vastas terras de Mariano Procópio, sobretudo aquelas localizadas próximas à sua residência. Mariano entra na história local

imediatamente após a criação do município e o faz como um grande proprietário que havia construído mais que a Estrada União & Indústria, mas um núcleo de povoamento, com vida própria, dispondo, inclusive, para fúria da Vila de Santo Antônio, da estação das diligências, localizada em frente ao seu ‘castelo’, atual museu. A estação

era composta de uma casa de administração, cocheiras, armazéns, oficinas de serralheiros, marceneiros, carpinteiros de carroças, ferreiros, correiros, torneiros, carpinteiros de machado e serraria, cada uma dessas componentes ocupando prédios separados. Além disso, a estação dispunha de força própria pelo aproveitamento da queda de água do ribeirão da Cascata. Em Juiz de Fora, a companhia utilizava os serviços de mais de 150 operários e 100 aprendizes e serventes; possuía um moinho para fubá, com capacidade de moer 100 alqueires em 24 horas. A serraria estava equipada com 8 serras circulares e 8 retas, e a estrebaria tinha acomodações para 200 animais (Coimbra, 1974, p.132).

A “cidade de Mariano” era narrada pelos viajantes naturalistas com muitos elogios, sinônimo de modernidade e organização, como o fizeram, dentre outros, Luiz Agassiz, em sua “Viagem ao Brasil” (Agassiz e Agassiz, 2000), em 1865/1866, Richard Burton, em sua passagem de 1867 (Burton, 2001), e Marianne North, em 1872/1873 (North, 2001).

Não chegou a ter nenhum status administrativo, não foi freguesia e nem distrito, e nem mesmo, nessa década de 1850, era tratada como parte da cidade, pois não era abrangida pelo perímetro urbano definido no Código de Posturas de 1858.

Os núcleos de Mariano e Halfeld se mantinham fisicamente separados devido às condições ambientais daquele momento, sobretudo pela presença da Lagoa da Gratidão, que ocupava 5 hectares de espelho d’água e se localizava na altura do atual Largo do Riachuelo.

Entre a Vila de Santo Antônio e o núcleo de Bertioga, as águas também promoviam certa separação, pois haviam duas pontes no trajeto entre as duas áreas: a ponte do Queiróz, que se localizava no atual cruzamento das avenidas Rio Branco e Independência (algo de difícil concepção), e a ponte do Macedo, que ficava sobre o córrego Lamaçal, vindo do atual bairro Bom Pastor, na atual Avenida Rio Branco, em frente ao supermercado Bahamas São Vicente.

A ‘unificação’ veio em 1865, por interferência do deputado Barão de São Marcelino (Marcelino de Assis Tostes), responsável por introduzir uma modesta linha na lei provincial nº 1.262, de 19 de dezembro de 1865, que no seu artigo 13 estabeleceu apenas que “A Cidade do Parahybuna denominar-se-á Cidade do Juiz de Fora”.

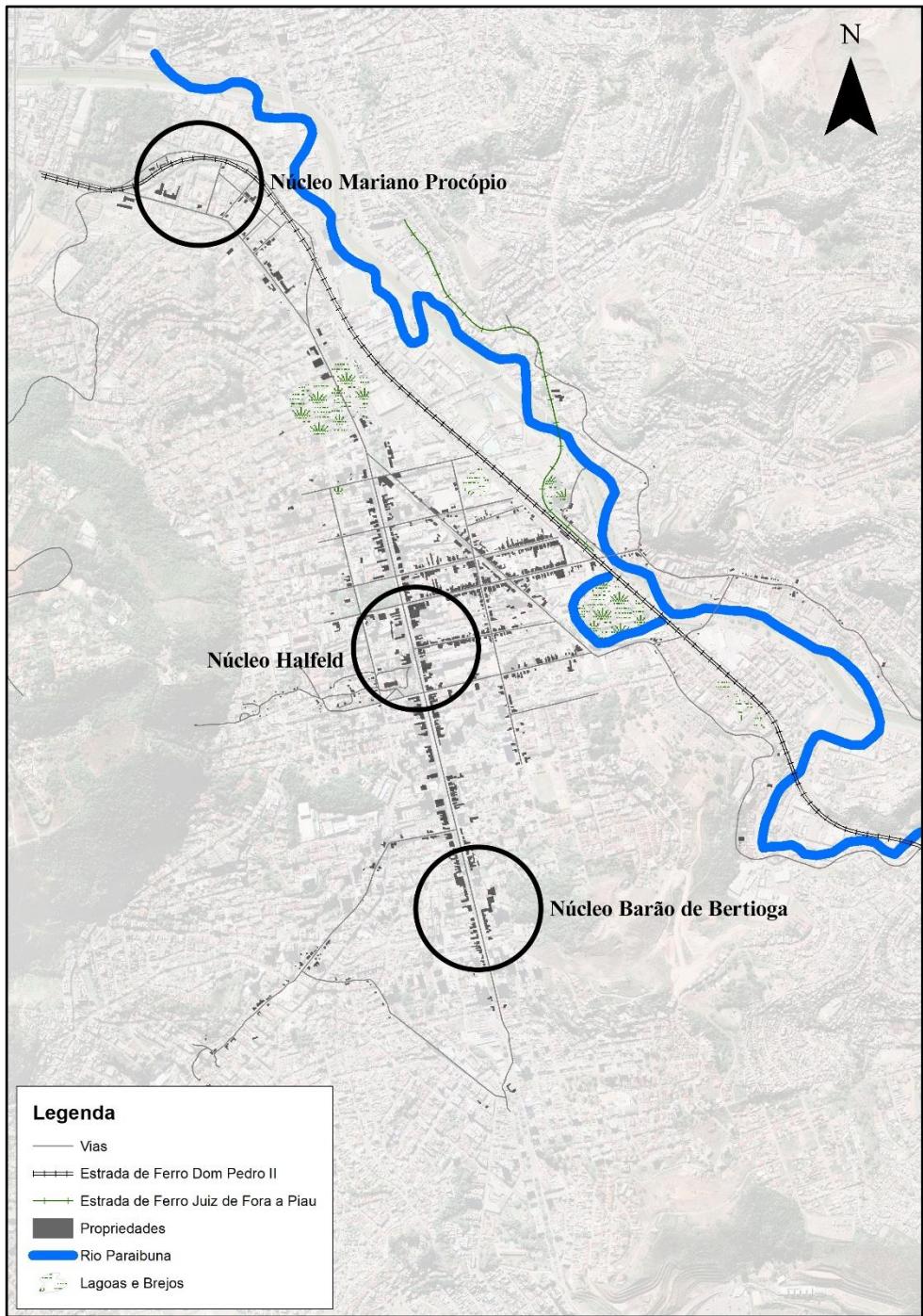


Figura 4. Núcleos de urbanização de Juiz de Fora na década de 1850. **Fonte:** Elaborado pelos autores.

O Triângulo central

No final da década de 1850 aquele formato de ‘espinha de peixe’ já tinha cedido lugar a outra forma urbana, característica da área central de Juiz de Fora, e presente até os dias atuais. Àquelas ruas iniciais se seguiram outras: Rua Santa Rita, Rua Espírito Santo, Rua do Cano (atual Rua Sampaio), Rua Formosa (atual Rua Batista de Oliveira), Rua Santo Antônio

e a Estrada da Companhia (atual Avenida Getúlio Vargas), que constituíram um novo desenho da área central.

De acordo com a planta elaborada por Gustavo Dodt, o ‘triângulo central’ (Figura 5) estava se consolidando, delimitado pelas três vias de contorno, à época: Estrada da Companhia União & Indústria (D. Pedro II, atual Avenida Getúlio Vargas), Rua Direita (antiga Estrada do Paraibuna e atual Avenida Barão do Rio Branco) e Rua Espírito Santo, que estava, em 1860, em processo de concepção e abertura, o que se arrastou por alguns anos, devido a morosos processos de desapropriação (FUNALFA, 2004; Oliveira, 1966). A diferença para o formato contemporâneo é que um dos lados desse triângulo é hoje identificado pela Avenida Itamar Franco (ex, mas eterna, Avenida Independência) e não mais pela Rua Espírito Santo.

É aqui oportuno fazer algumas importantes e necessárias considerações sobre a citada planta de Gustavo Dodt, que se constitui no primeiro documento cadastral da área central da cidade. A planta foi um trabalho encomendado pela Câmara Municipal como parte das comemorações pela elevação da vila à categoria de cidade, ocorrida em 1856 e com posterior abertura de várias ruas. Segundo Paulino de Oliveira (1966, p.65), a planta teria “sido aprovada pelo Governo Provincial por portaria de 18 de julho de 1860”. Contudo, não conseguimos localizar essa portaria ou qualquer outra que tratasse da planta de Dodt. O que se conhece e o que se tem acesso é uma das três diferentes cópias da planta, executadas no século XX (por Dulce Palmer, em 1944; por Luiz José Stehling, em 1959; e por Antônio Carlos Cortes, em 1967). O original tem localização incerta, não sendo possível acessá-lo. A Figura 5, construída a partir da cópia executada por Antônio Carlos Cortes, destaca as principais informações contidas na planta original de 1860.

A planta cadastral de Dodt é uma fonte riquíssima para o estudo e entendimento do ordenamento urbano da época, destacando-se a consolidação da cidade na margem direita do rio Paraibuna, sítio que passa a sediar as principais formas de poder (Câmara Municipal, Igreja, Fórum). Contudo, suas informações devem ser lidas com asteriscos, pois a planta apesenta vários elementos estranhos ao cenário urbano da época (como a Praça da Constituição, o cemitério localizado no final da Rua Santo Antônio e uma parte do que viria ser, um século depois, a Avenida Independência). Assim, a planta de Dodt inclui estruturas que só existiam no seu desejo íntimo para o futuro, um exercício inicial de planejamento urbano (Machado, Melo e Caramez, 2022).

Alguns autores destacam o fato de que a planta de Dodt “ignorava” as terras e obras de Mariano Procópio, salientando que a mesma terminava no Largo do Riachuelo. Obviamente, como já discutido, existia nessa época o núcleo urbano de Mariano Procópio, assim como a Colônia D. Pedro II (atual bairro São Pedro) e a Rua São Mateus. Mas Dodt fora contratado para desenhar a planta da ‘cidade’ (chamada Parahybuna, à época), como

definida pela Resolução nº 936, de 7 de junho de 1858, que estabeleceu o perímetro urbano, limitado à grande planície central.

As divisas da cidade do Parahybuna serão: ao norte, as divisas das terras do Comendador Henrique Guilherme Fernando Halfeld com as terras de David José da Silva, no lugar onde atualmente existe uma lagoa; ao sul, a ponte denominada do Macedo, compreendendo-se dentro destes limites toda a extensão da estrada de um e outro ponto, contando-se vinte cordas tiradas do leito da mesma estrada, de um lado até o barranco do Rio Parahybuna, e de outro lado até onde terminarem as mesmas vinte cordas em direção a serra em toda a extensão da estrada (Resolução nº 936, de 7 de junho de 1858).

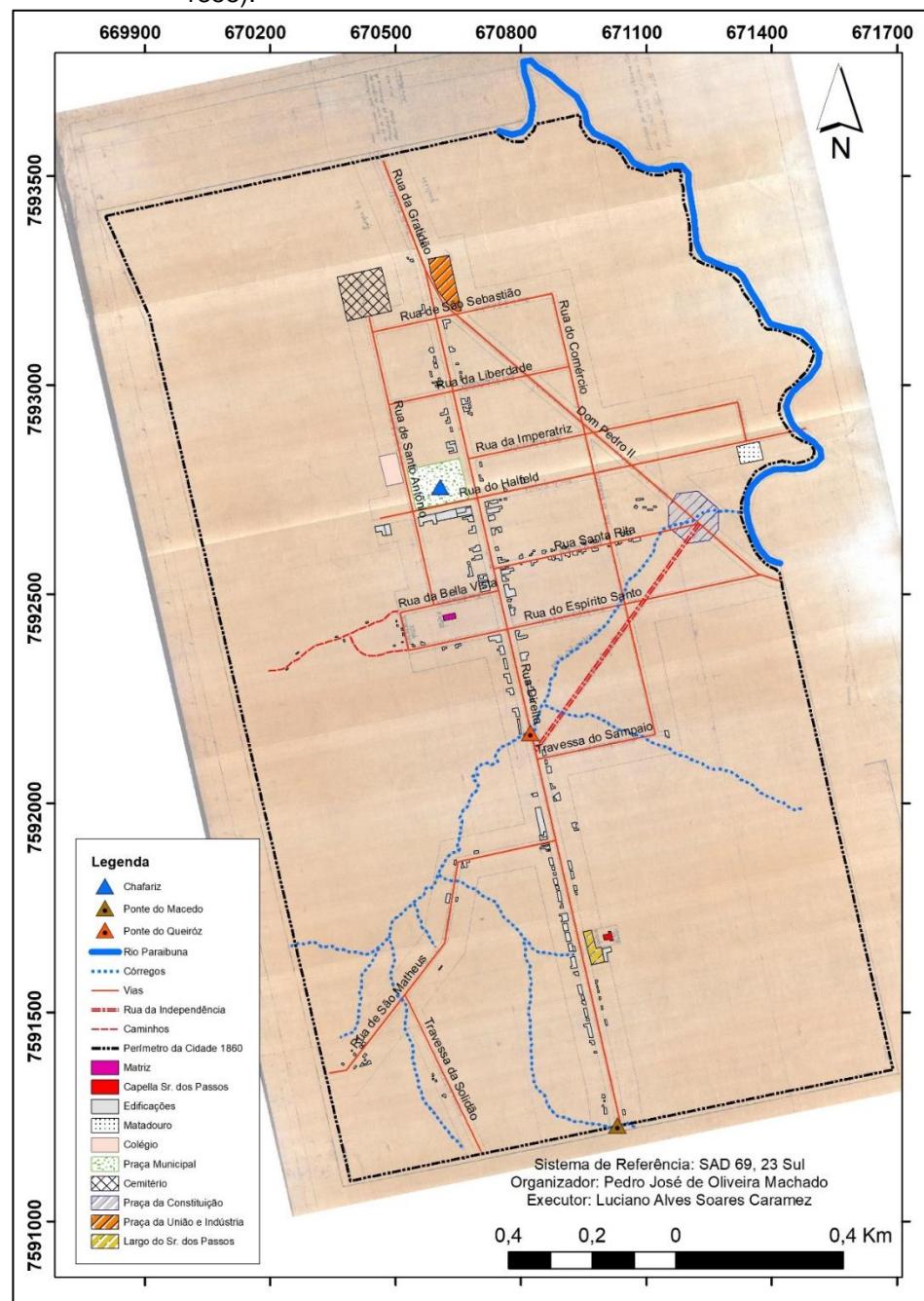


Figura 5. Principais informações contidas na planta de Gustavo Dodt, de 1860. **Fonte:** Elaborado pelos autores.

Uma comparação entre o triângulo central apresentado na planta de Gustavo Dodt e o atual nos possibilita importantes reflexões. Na planta de Dodt são apresentadas cinco ruas internas a esse triângulo: Rua Santa Rita, Rua do Halfeld, Rua da Imperatriz (atual Rua Marechal Deodoro), Rua da Liberdade (atual Rua Floriano Peixoto) e Rua do Comércio (atual Rua Batista de Oliveira). Atualmente, considerando a limitação dada pela Avenida Itamar Franco (e não mais pela Rua Espírito Santo), além dessas, existem outras sete (Rua Oscar Vidal, Rua Braz Bernardino, Rua Barbosa Lima, Rua Barão de São João Nepomuceno, Rua Mr. Moore, Rua Henrique Surerus e Rua Afonso Pinto da Mota), implantadas ao longo dos 160 anos posteriores.

Expansão horizontal da mancha urbana

Nas duas últimas décadas do século XIX (em especial, no decênio 1883/1893) o município se apresentava como um dos mais importantes do país sob o ponto de vista econômico, infra estrutural e demográfico.

Embora o café continuasse como um grande gerador da economia local, a cidade propriamente dita, a sede do imenso município, vivia uma realidade diferente, com uma economia baseada em atividades urbanas que fortaleciam seu caráter de centro regional. A economia cafeeira havia estabelecido papéis bem definidos no município: à área rural cabia a produção de bens primários, especialmente o café, enquanto na cidade eram desenvolvidas atividades econômicas marcadamente urbanas, como comércio, prestação de serviços, educação, indústria e construção civil (Machado, 2018).

Nesse período Juiz de Fora se caracteriza pelo dinamismo e pela inovação. A implantação da Alfândega do Estado e seus armazéns, aprovada pela lei estadual nº 67, de 27 de julho de 1893, ajudou a impulsionar o papel de centralidade regional de Juiz de Fora. Em 1893, a cidade figura na lista das cinco localidades estudadas para abrigar a nova capital do estado (Reis, 1893).

Em 1900, o município se tornou, demograficamente, o mais populoso entre os 124 que formavam Minas Gerais, com 91.119 habitantes, concentrando 2,38% da população do Estado. Se tornou o sexto município do país em população, atrás de cinco capitais (Rio de Janeiro, São Paulo, Salvador, Recife e Belém). Desse total, 19,81%, ou seja, 18.055 habitantes, abrigavam-se no distrito sede, a cidade propriamente dita (Machado, 2018).

Esse período de prosperidade econômica contrastava com os sérios problemas de higiene e saneamento, característicos das cidades brasileiras do século XIX e início do século XX. Os graves problemas de salubridade levaram, em 1889, à criação da Sociedade de

Medicina e Cirurgia, e em 1900 da Liga Mineira contra a Tuberculose. Destaca-se ainda a elaboração do primeiro plano de saneamento, elaborado por Gregório Howyan, aprovado pela Resolução nº 86, de 13 de outubro de 1892. Essa mobilização desemboca na criação da Inspetoria Municipal de Higiene, em 1894, órgão da administração pública municipal.

Uma das principais medidas sanitárias tomadas nesse período vai impactar diretamente o modelo de urbanização local. A chamada ‘dissecação de pântanos’ promoveu a incorporação de novas áreas ao processo de urbanização e deu contiguidade espacial àqueles tais núcleos de ocupação, de modo que agora se pode falar em uma ‘mancha urbana’. Os maiores exemplos são os locais onde hoje se situam a Praça Antônio Carlos e o Largo do Riachuelo, onde existia a grande Lagoa da Gratidão, que separava a cidade de Mariano e a Vila de Santo Antônio.

Paralelamente à formação de uma ‘mancha urbana’ contígua, ocorria a expansão horizontal do processo de urbanização, que abocanhava novas e mais distantes áreas, tornando efervescente o “mercado urbano de terras” (Abreu, 2001). Essa situação levou a Câmara a criar uma categorização espacial em zonas urbana e suburbana, que só bem mais tarde vão figurar no cenário nacional, quando do censo demográfico de 1940. A delimitação das zonas urbana e suburbana em Juiz de Fora tem origem na Resolução nº 439, de 9 de janeiro de 1899, que autorizou “o agente executivo a mandar delimitar, para o distrito da cidade, a Zona Urbana e a Suburbana”, e definiu regras construtivas nessa última unidade. Depois se seguiram a Resolução nº 660, de 26 de julho de 1912 (que determinou os limites das zonas urbana e suburbana da cidade de Juiz de Fora) e a Resolução nº 704, de 1º de fevereiro de 1916, que alterou “os limites da zona suburbana da cidade”.

A expansão urbana por promover constante incorporação de novas áreas implicou em constantes alterações e redefinições do perímetro urbano, cujas linhas foram, nessas últimas décadas do século XIX, estabelecidas e/ou modificadas pelas seguintes legislações: Resolução nº 2.641, de 8 de janeiro de 1880; Resolução nº 3.401, de 22 de julho de 1886 (Anexo F); Resolução nº 3.511, de 5 de outubro de 1887 e Decreto nº 17, de 11 de fevereiro de 1890.

A fotografia apresentada na Figura 6, do final do século XIX mostra a área central da cidade, com suas ruas ocupadas por construções baixas e alguns sobrados das famílias mais abastadas.



Figura 6. Vista da área central de Juiz de Fora, em fins do século XIX. **Fonte:** Arquivo Público Mineiro, Notação NCS-087.

4. Considerações finais

Como se viu, boa parte do que se conhece das formas urbanas características da cidade atualmente foi, na verdade, originada na segunda metade do século XIX, quando o urbano começou a ser delineado, pautado numa economia baseada no café, mas que no final do período também se fundamentava na indústria têxtil.

Também é de se destacar o papel que as estradas tiveram no estabelecimento das diferentes formas urbanas, pois foram elas as primeiras a gerar as ruas que deram vida aos iniciais desenhos urbanos.

Grande parte do conhecimento sobre as formas urbanas que caracterizaram a cidade no século XIX se deve à existência de uma rica base documental e, sobretudo, cartográfica, que funciona como agente esclarecedor de processos e noutros casos, como potencial gerador de dúvidas, mas sempre estimulando novas pesquisas.

Já no século XX o processo de urbanização de Juiz de Fora, especialmente de sua área central, será marcado por outras características muito específicas, e que estão presentes até os dias atuais. As galerias, que interligam as ruas centrais e cujo início do

processo de construção data de 1923 e o intenso processo de verticalização que já ultrapassou o centenário, uma vez que o primeiro prédio com mais de dois andares, o edifício Pinho, data de 1913. Mesmo que muito instigante, a pesquisa dessas características foge ao escopo temporal abordado nesse artigo.

Referências

- AB'SABER, A. **Escritos Ecológicos**. São Paulo: Lazuli Editora, 2006. 168p.
- ABREU, M. Cidade brasileira, 1870-1930. In: Encuentro de Geógrafos de América Latina, 8, 2001, Santiago. **Anais eletrônicos**, Santiago: Universidad del Chile, 2001, np. Disponível em: <http://www.observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal8/Geografiasocioeconomica/Geografiaurbana/62.pdf>. Acesso em março de 2025.
- AGASSIZ, L.; AGASSIZ, E. C. **Viagem ao Brasil – 1865-1866**. Brasília: Senado Federal, 2000. 516p. Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/1048/584305.pdf?sequence=4&isAllowed=y>. Acesso em março de 2025.
- ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO. Vista de uma parte da cidade de Juiz de Fora, Minas. **Coleção Nelson Coelho de Senna**. Notação: NCS-087. s.d. Disponível em: http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/fotografico_docs/photo.php?id=30001. Acesso em março de 2025.
- ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO. Reprodução fotográfica de documento sobre a construção da estrada nova de Juiz de Fora, 1837. **Dossiê fotos de igrejas, mapas originais e documentos textuais que se encontram no Itamaraty**. Notação: APM-11-5-012(07), s.d. Disponível em: http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/fotografico_docs/photo.php?id=62623. Acesso em março de 2025.
- AZEVEDO, A. **Brasil: a terra e o homem**. Volume II – A vida Humana. São Paulo: Editora Nacional; Editora da USP, 1970. 490p.
- AZZI, R. **Sob o báculo episcopal**: a Igreja Católica em Juiz de Fora 1850-1950. Juiz de Fora: Centro de Memória da Igreja de Juiz de Fora, 2000. 321p.
- BLASENHEIM, P. L. As ferrovias de Minas Gerais no século XIX. **Locus Revista de História**. Juiz de Fora, v. 2, n. 2, p. 81-110, 1996. Disponível em: <https://periodicos.ufjf.br/index.php/locus/article/view/20429/22443>. Acesso em março de 2025.
- BURTON, R. F. **Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho**. Brasília: Senado Federal, 2001. 504p. Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/1116/068706.pdf?sequence=4&isAllowed=y>. Acesso em março de 2025.
- CÂMARA MUNICIPAL. **Posturas da Câmara Municipal da Villa de Santo Antônio do Parahybuna**. Rio de Janeiro: Emp. Typ. Dous de dezembro, de P. Brito, 1853. 37p.
- CASTRO, O. A. **Apontamentos para a história de Matias Barbosa**. Juiz de Fora: Oficina de Impressão, 1998. 325p.
- COELHO, R. **Meu barro municipal**. Duque de Caxias: Arsgrafica, 1977. 200p.
- COIMBRA, C. **Visão histórica e análise conceitual dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: Centro de Documentação e publicações do Ministério dos Transportes, 1974. 340p.

DOLLFUS, O. **O Espaço Geográfico**. 2. ed. Rio de Janeiro: DIFEL, 1975. 121p.

ESTEVES, A.; LAGE, O. V. B. **Álbum do Município de Juiz de Fora**. Belo Horizonte: Imprensa Oficial do Estado de Minas Gerais, 1915. 466p.

FUNALFA. **Ruas da Cidade**. Juiz de Fora: FUNALFA, 2004. 269p.

GENOVEZ, P. F. **As Malhas do Poder: uma análise da elite de Juiz de Fora na segunda metade do século XIX**. Juiz de Fora: Clio Edições Eletrônicas, 2002. 107p. Disponível em: <https://www2.ufjf.br/clioedel/files/2009/10/COD04003.pdf>. Acesso em março de 2025.

GUIMARÃES, E. S. **Múltiplos viveres de afrodescendentes na escravidão e no pós emancipação: família, trabalho, terra e conflito (Juiz de Fora – MG, 1828-1928)**. São Paulo: Annablume; Juiz de Fora: FUNALFA, 2006. 347p.

LESSA, J. **Juiz de Fora e seus pioneiros** (do Caminho Novo à Proclamação). Juiz de Fora: UFJF, 1985. 280p.

MACHADO, P. J. O. Evolução demográfica do Município de Juiz de Fora/MG, no período 1850/1920: população, café e território. In: GOMES, Ingrid Aparecida (Org.). **A Geografia na Contemporaneidade 2**. Ponta Grossa/PR: Atena Editora, p. 294-308, 2018.

MACHADO, P. J. O.; MELO, R. S.; CARAMEZ, L. A. S. Plantas urbanas de Juiz de Fora do século XIX: bases para o planejamento, ordenamento e gestão territorial. In: MARINHO, Anderson da Silva et. al. (Orgs.). **Coletânea II “Planejamento e gestão em suas diversas amplitudes” – Tomo IV: Geotecnologias e cartografia social aplicadas ao planejamento e gestão territorial**. 1. ed. São Luís/MA: EDUFMA, v.1, p.193-202, 2022. Disponível em: https://sigaa.ufma.br/sigaa/public/programa/documentos_stricto.jsf?lc=pt_BR&idPrograma=1539&idTítulo=7. Acesso em março de 2025.

MACHADO, P. J. O.; SANTOS, F. A. S. Urbanização e substituição de paisagens hídricas em Juiz de Fora/MG – 1883/1893. In: SILVA, Helenton Carlos da (Org.). **Gestão de Recursos Hídricos e Sustentabilidade**. Ponta Grossa/PR: Atena Editora, v. 4, p. 104-115, 2019. Disponível em: <https://www.atenaeditora.com.br/catalogo/post/urbanizacao-e-substituicao-de-paisagens-hidricas-em-juiz-de-foramg-18831893>. Acesso em março de 2025.

MATA, S. **Chão de Deus** – Catolicismo popular, espaço e proto-urbanização em Minas Gerais, Brasil. Séculos XVIII e XIX. Berlin: WVB, 2002. 312p.

NORTH, M. **Lembranças de uma vida feliz**. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 2001. 160p.

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

OLIVEIRA, P. **História de Juiz de Fora**. Juiz de Fora: UFJF, 1966. 321p.

PASSAGLIA, L. A. do P. **A preservação do patrimônio histórico de Juiz de Fora**: medidas iniciais. Juiz de Fora: IPPLAN/CPTC/Prefeitura de Juiz de Fora, 1983. 205p.

PIMENTA, D. J. **Caminhos de Minas Gerais**. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1971. 162p.

REIS, A. **Comissão D'Estudo das localidades indicadas para a Nova Capital** – Relatório apresentado ao Sr. Dr. Affonso Penna. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1893. 490p. Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/item/id/242444>. Acesso em março de 2025.

STEHLING, L. J. **Juiz de Fora a Companhia União & Indústria e os alemães**: documento histórico. Juiz de Fora: FUNALFA, 1979. 447p.

VALVERDE, O. Estudo regional da Zona da Mata de Minas Gerais. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, Ano XX, n.1, p. 3-82, 1958.

