

## OS PERÍODOS HISTÓRICOS DE JUIZ DE FORA

Almir de Oliveira

Depois dos trabalhos de investigação histórica, realizados por Albino Esteves e estampados no **Album do Município de Juiz de Fora** (1915), e depois da **História de Juiz de Fora**, de Paulino de Oliveira (1953), parece oportuno cuidar do estudo da História local em termos de interpretação, do estudo que ofereça as “íntimas conexões entre fatos aparentemente isolados” (Besselaar) e ponha em nosso espírito “o sentido da ação do homem” (José Honório Rodrigues), que traga a compreensão dos fatos passados e suas influências na elaboração do presente.

Aqueles dois excelentes trabalhos precursores, absolutamente indispensáveis ao estudo da História juiz-forense, oferecem aos estudiosos material e roteiros que, complementados por outras pesquisas no terreno econômico e social, poderão levar a conclusões muito úteis a uma compreensão de Juiz de Fora.

Sem pretender deitar lições numa área onde não me detive, na medida em que outros estudiosos o têm feito, mais sugerindo que doutrinando, penso que esse estudo poderá partir de uma periodização feita com base em acontecimentos econômico-sociais. É que Juiz de Fora, como outras muitas cidades, surgiu em consequência de uma ação de natureza nitidamente econômica — o desbravamento e a colonização do território das Minas Gerais — e teve seu desenvolvimento marcado por fatos predominantemente econômicos, diferentemente, por exemplo, de Belo Horizonte, Goiânia e Brasília, surgidas sob a inspiração de necessidades político-administrativas, como Washington.

Teríamos, por isto, uma História local dividida em períodos, todos eles bem assinalados por acontecimentos econômicos, pelo que proponho ao exame dos mais qualificados a seguinte periodização:

Primeiro período: desbravamento e povoamento ( 1701 – 1840 )

A partir do início da abertura do **Caminho Novo**, em 1701, pelo bandeirante Garcia Rodrigues Paes, começa o desbravamento e o povoamento da região em que veio a surgir a cidade.

O escoamento clandestino do ouro pelo **Caminho Velho** do Rio de Janeiro e pelo da Bahia foi uma das causas da abertura de um novo caminho para as Minas Gerais. Por este, menos longo que o velho, que

tinha início em Parati, podia chegar-se diretamente ao Rio de Janeiro, sem necessidade da viagem marítima entre a capital e aquele porto fluminense. Vinha-se por terra, como nos relata Antonil.

Terminado o **Caminho Novo**, que ligou a Borda do Campo (hoje Barbacena) a Paraibuna, e, depois, Vila Rica ao Rio de Janeiro, a Coroa doou, ao longo dele, várias sesmarias, a começar pelas que receberam o próprio Garcia Rodrigues Paes e seu cunhado Domingos Rodrigues da Fonseca, seu sucessor na construção do **Caminho**.

Aí começa a história da região e, pois de Juiz de Fora, fruto das roças, fazendas e pousos, que vicejaram às margens do **Caminho Novo**. Exemplo disso, a que, tendo sua sede à margem esquerda do Rio Paraibuna, nas proximidades da atual Avenida Garibaldi, Campinhos, veio a ter o nome que originou o da cidade. Essa fazenda pertenceu ao juiz-de-fora do Rio de Janeiro, Luís Fortes Bustamante e Sá, que a adquiriu de João de Oliveira, secretário do Governador Antônio de Albuquerque Coelho de Carvalho, por escritura de setembro de 1713. João de Oliveira havia recebido as terras por doação do mesmo Governador em janeiro de 1710. Esta doação e aquela venda constam de documentos encontrados pelo historiador Alexandre de Miranda Delgado, cujas cópias estão hoje em poder do Instituto Histórico e Geográfico de Juiz de Fora.

Destarte, a História de Juiz de Fora se conta a partir de 1701 e é, para começar, uma história de povoadores, de agricultores e criadores, que preferiram a tranquilidade das lavouras e dos currais à febricitante aventura do ouro e das pedras preciosas.

Essa fase agropecuária domina largo período, a começar por volta de 1709, quando o rei de Portugal doou a Garcia Rodrigues Paes e suas filhas algumas sesmarias. Várias dessas fazendas, ou roças, resultaram em pousos, que vieram a ser arraiais e vilas, mais tarde cidades, tal como aconteceu aqui mesmo. E, sem que se encerrasse o labor agropecuário, antes com o seu desenvolvimento, principiou o

#### Segundo Período: Urbanização ( 1840 – 1861 )

Em 1836, o Governo da Província de Minas Gerais incumbira o engenheiro alemão Henrique Guilherme Fernando Halfeld de construir uma estrada de Vila Rica a Paraibuna, na Província do Rio de Janeiro. Halfeld casou-se com a filha do fazendeiro Antônio Dias Tostes, então proprietário da “fazenda do juiz-de-fora”, e, em 1840, aqui se estabeleceu. Naquela época, já existia no lugar um princípio de povoação, pois o engenheiro, escrevendo em 1846 a seu filho Francisco, na Alemanha, dava notícia de “músicos do arraial”, que haviam tocado no batizado de seu filho Luís, nascido aqui. Na mesma carta, Halfeld enumerou cinco famílias, um padre e um mestre de música como participantes da festa.

Naquela mesma época, havia na localidade o “professor de música instrumental e vocal” José Venâncio de Assunção Costa, que organizava uma “companhia de música”, e Anacleto José Sampaio, que é apontado como o primeiro mestre-escola do arraial. Isto nos dá idéia de que antes de Halfeld já principiara a formação de nosso burgo, pois não haveria de ser em apenas seis anos, naqueles tempos, que se formaria um arraial em zona agropastoril, que viesse a merecer, mais quatro anos depois, as honras de sua elevação à vila e sede municipal. Mas, Halfeld é dado como o fundador de Juiz de Fora...

Certo é, porém, que, a partir de então, se acelerou o desenvolvimento da vida urbana. A atividade agropecuária desenvolvera-se intensamente, pondo em relevo fazendeiros da região, produtores de café principalmente, dos quais mais de uma dezena veio a adquirir títulos nobiliárquicos, como os barões de Santa Helena, de Santa Mafalda, de Juiz de Fora, de São João Nepomuceno, de Cataguases, do Retiro, de Aquino, de Bertiooga, de São Marcelino, de Itamarandiba, do Pontal, de Monte Mário (depois visconde) e outros mais. Essa nobreza cafeeira daria à vila um ar aristocrático, aqui edificando grandes solares, que o progresso, com outras preocupações, foi substituindo por arranha-céus.

A estrada do Rio de Janeiro estaria produzindo, como todas as estradas, seus benéficos resultados. O café, aqui introduzido nos fins do século XVIII, enriquecia a região. O trabalho escravo aumentava a população negra, trazida para as lavouras.

O arraial cresceu ao impulso dessa atividade agrícola predominante, e, em 1850, foi elevado à categoria de vila e sede de Município, desmembrando-se de Barbacena. Revelara-se apreciável força sócio-econômica a refletir na vida administrativa da Província. O Município, instalado em 1853, com a posse dos primeiros vereadores, tinha aprovado desde logo seu primeiro orçamento, que foi de 680 mil réis, estimativa pessimista, e sempre superada pelos fatos, que haveria de orientar administrações sucessivas, na observação de Paulino de Oliveira. Em 1858, o orçamento já ascendia a 3:380\$000, mas o Município arrecadaria, naquele ano, 7:637\$000. O processo de urbanização prosseguiu: cemitério, calçamento de ruas, matadouro de gado, chafarizes, regulamento da construção civil, saneamento. E, já em 1856, a vila era elevada à categoria de cidade. Em 1858 recebia iluminação pública, feita a gás.

A prosperidade da região levou Mariano Procópio Ferreira Lage a criar a Companhia União e Indústria com o objetivo de carrear a farta produção agrária do Município e suas adjacências para o Rio de Janeiro. Com ele, principia o

### Terceiro Período: Desenvolvimento urbano e primórdios da industrialização ( 1861 – 1889 )

Homem empreendedor, Mariano Procópio Ferreira Lage projetou uma estrada de rodagem, que fosse capaz de dar escoamento mais eficiente à significativa produção de toda a região. Por decreto imperial de agosto de 1852, obteve concessão para construir “duas linhas de estradas que começando nos pontos apropriados à margem do rio Paraíba, desde a Vila deste nome até o Porto Novo do Cunha, se dirijam uma até a Barra do Rio das Velhas, passando por Barbacena, e com ramal desta cidade para São João del Rei, outra pelo município de Mar de Espanha, com direção a Ouro Preto e desejando quanto possível o benefício da agricultura e o comércio das indicadas localidades, facilitando as comunicações entre aqueles pontos e relações entre as duas Províncias, do Rio de Janeiro e Minas Gerais.” Constituiu-se a Companhia com um capital de 5.000:000\$000, dividido em dez mil ações de 500\$000, colocadas, em grande maioria, “entre os fazendeiros e os donos de terra por onde passaria a futura estrada de rodagem” ( J. L. Stehling ). Construiu-se a estrada. Antes de sua inauguração, em junho de 1861, Mariano Procópio contratou com o Governo da Província do Rio de Janeiro a continuação da estrada de Paraibuna até Petrópolis. A Companhia União e Indústria não só construiu a estrada, mas, teve a concessão para explorar um serviço regular de transportes por meio de diligências e carroças em toda a sua extensão, num total de 64 léguas e meia, compreendendo os ramais de Juiz de Fora a Petrópolis, de Juiz de Fora a Ubá, de Posse a Aparecida, de Serraria a Mar de Espanha e de Paraibuna a Flores.

Não ficou nisto, porém, Mariano Procópio. Em 1855, faltando-lhe artífices especializados no País para as obras de arte da estrada e para a construção de seges, carruagens e carroças, destinadas ao transporte que teria de realizar, providenciou a contratação de trabalhadores alemães, que para aqui emigraram. Em seguida, contratou a vinda de outros imigrantes, também da Alemanha, para uma colônia agrícola — a Colônia Dom Pedro II. Estava autorizado a contratar 400 famílias, que viriam por partes. Vieram somente 225 famílias em cinco embarques de abril a junho de 1858, num total de 1.162 pessoas de várias idades, procedentes de diversas partes da Alemanha, entre as quais austríacos, luxemburgueses, prussianos e dinamarqueses. Esses colonos germânicos eram em parte artífices e em parte agricultores. Os primeiros empregaram-se nos serviços da União e Indústria. Os outros formaram a Colônia Dom Pedro II. Esse ingresso de imigrantes triplicou a população de Juiz de Fora, como assinala Luís José Stehling, que pesquisou minuciosamente a respeito ( **Juiz de Fora, a Companhia União e Indústria e os Alemães**, 1979 ).

A União e Indústria, enquanto incentivou a produção agrícola, melhorando-lhe as condições de escoamento, incrementou o desenvolvimento urbano de Juiz de Fora pelo estímulo trazido ao comércio e às atividades produtoras em geral.

A partir de 1865, sem falar nas indústrias da Companhia de Mariano Procópio, que fabricava suas próprias carruagens e carroças e as conservava, começou o desenvolvimento da industrialização de Juiz de Fora. Daí até 1889, mais de uma dezena de fábricas se instalaram na cidade.

O panorama social vai mudar sensivelmente, embora naquele mesmo 1865 já se observasse a decadência da União e Indústria. Para isso contribuiu a aproximação da Estrada de Ferro Dom Pedro II, que veio a ser a Central do Brasil, à qual a União e Indústria devia entregar cargas em Paraibuna, com redução de seus lucros. Se a rodovia entrava em colapso, a ferrovia lhe tomava o lugar no desenvolvimento do progresso de Juiz de Fora. Paulino de Oliveira escreveu a esse respeito: “o estabelecimento das comunicações ferroviárias entre a Província de Minas e a Corte veio acelerar muito mais que a União e Indústria o progresso de Juiz de Fora, trazendo para aqui novas fontes de prosperidade e despertando atenções gerais para a cidade” ( *História de Juiz de Fora*, pág. 83 ). A década de 70 do século XIX foi altamente expressiva. Criou-se a Comarca e edificou-se o que o conselheiro Visconde de Sinimbu chamou “um Palácio à Justiça”. Apareceu a imprensa periódica. As indústrias multiplicaram-se. A vida cultural desenvolvia-se. Construiu-se o primeiro teatro. Iniciou-se a instrução secundária. No ano de 1870, a Administração Municipal informava ao Governo da Província que a cidade contava 190 estabelecimentos industriais e comerciais.

José Rangel, um dos fundadores, aqui, da Academia Mineira de Letras, fala assim de Juiz de Fora de 1877, em seu livro de memórias **Como o tempo passa...**: “Em 1877 a cidade de Juiz de Fora não contaria, talvez, mais de 10 mil almas, apesar de constituir um centro de atração, pela sua fama de opulência, progresso e cultura, aliás justificada, quanto à riqueza, pois o vasto município de que era sede contava numerosas fazendas de café, cujos proprietários — dado o valor desse produto, da moeda circulante, e o trabalho não remunerado da escravatura — iam dia a dia enriquecendo, aumentando os seus cabedais em terras, em plantações novas, em propriedades urbanas, em títulos da dívida pública, acumulando, alguns, por essa forma, imensas fortunas, que se tornaram tradicionais, aliás, sem grande esforço, graças ainda à uberdade do solo conquistado às matas, além da fácil colocação das safras, já então levadas por via férrea, que veio substituir o transporte moroso feito anteriormente pelas carroças da União e Indústria ou em lotes de burros até aos armazéns dos comissários”. ( págs. 49/50 ).

A década seguinte veio a ser ainda mais expressiva. Nela teve início a maior industrialização de Juiz de Fora. Em 1884, inaugurava-se o serviço telefônico. A empresa inglesa Morrit & Cia. instalava a primeira fábrica de tecidos movida a energia elétrica, inaugurando em 1887 sua iluminação por lâmpadas incandescentes. No ano seguinte, Bernardo Mascarenhas inauguraria a iluminação pública e particular produzida por energia hidrelétrica, e sua fábrica de tecidos. Outros estabelecimentos industriais se lhes seguiram, estimulados pela presença dessa nova energia.

O panorama social mudava sensivelmente. Aparecia gradativamente uma nova classe social — o operariado urbano. Nessa fase ainda se falava de barões e viscondes, senhores de terras, produtores agropecuários. O café ainda era uma considerável força econômica, mas a atividade urbana crescia de significação. A abolição da escravatura abalou a economia rural baseada no café. Mas, o processo de industrialização, já iniciado, haveria de assegurar à cidade sua hegemonia sócio-econômica na Província, tornando-a mais importante, quanto a isto, que a própria Capital provincial.

#### Quarto Período: Desenvolvimento Industrial ( 1889 – 1930 )

A fundação da Companhia Mineira de Eletricidade, com o duplo objetivo de alimentar os motores da Companhia Têxtil Bernardo Mascarenhas e fornecer energia elétrica para a iluminação pública e particular, assim como para a indústria privada, mudou a face de Juiz de Fora. Em 1889, já a cidade contava com 11 estabelecimentos industriais de maior porte, aos quais se acrescentariam mais 12, até o final do século.

Em 1896, a Tipografia Mattoso publicou um **Almanaque de Juiz de Fora**, dando da cidade um retrato muito expressivo. Dizia a “Crônica”, texto de apresentação da “urbs”, firmado por **Lindoval**, pseudônimo de Lindolfo Gomes, também fundador da Academia Mineira de Letras: “A população atinge atualmente para mais de 15.000 almas e as edificações multiplicam-se progressivamente; em cada rua, em cada canto, dia-a-dia, surgem novos prédios, novos **chalets**, gênero de construção para o qual temos aprimorado gosto.” Mais adiante: “A cidade é quase toda iluminada à luz elétrica, se fizemos exceção de algumas ruas recentemente abertas, abastecida de regular água potável, servida de carros de praça e de uma **ferro-carril** que faz o serviço regularmente, ruas sofrivelmente calçadas e ladeadas por espaçosos passeios de cantaria; Juiz de Fora é uma cidade essencialmente cosmopolita e caminha aceleradamente, progredindo, progredindo espantosamente.” ... “E a fumarada das fábricas, o borbórinho nas ruas, o rodar ruidoso dos carros, a grita dos apregoadores enche-nos consoladoramente de animação e suaviza-nos as horas insípidas do trabalho”. Registrava o “Almanaque” a existência de 28 ruas e 3 largos. Eram 23 as fábricas, dentre as quais 4 grandes de tecidos, 8 cervejarias e 4

de açúcar. O comércio contava com 303 estabelecimentos, destacando-se 118 de secos e molhados, 47 de tecidos e armarinhos, 22 botequins e 15 de comércio de calçados. A construção civil estava a cargo de 9 empresas, havia 52 casas de profissionais artífices, destacando-se 18 alfaiatarias, 11 barbearias, 7 latoarias, 4 modistas, 5 serralharias. Eram 33 os carros de praça, tirados a burros, ou cavalos. No foro, com um Juiz de Direito e um Promotor de Justiça, 3 Juizes de Paz, 2 Tabeliães, 2 Escrivães de Órfãos e Ausentes, 1 Escrivão de Paz, 1 Oficial do Registro de Hipotecas e 1 Contador, Distribuidor e Partidor, militavam 33 advogados e 8 solicitadores. Os médicos contavam-se pelo número de 21 e os dentistas pelo de 6. O comércio e a indústria eram servidos por 11 guarda-livros. Circulavam na cidade 2 jornais diários, 1 semanário e 2 mensários. Havia 5 sociedades de beneficência: 1 alemã, 1 portuguesa, 1 italiana, uma teuto-brasileira e 1 brasileira. Os operários tinham um clube. Os colégios de nível secundário eram 5, distinguindo-se o Granbery e a Academia de Comércio. Havia 3 Vice-Consulados na cidade: o de Portugal, o da Itália e o de França. Duas estradas de ferro serviam à cidade.

Em agosto de 1894, o comércio local instituiu o descanso dominical.

Este era o panorama de uma cidade, que, no final do século XIX, superava galhardamente a crise decorrente da abolição da escravatura e arrancava vigorosamente para transformar-se num importante centro industrial, que lhe traria, mais tarde, o cognome de “Manchester Mineira”. A iniciativa de Bernardo Mascarenhas surtia o efeito pretendido. Multiplicavam-se as fábricas ao estímulo da energia elétrica. A cidade atingia um alto grau de urbanização. O comércio atacadista crescia de importância, abastecendo toda a Zona da Mata e parte da Serra e da Província do Rio de Janeiro. Exemplo expressivo desse comércio era, naquele fim de século, o Bazar Lion, que anunciava destacadamente no referido Almanaque: casa importadora de Paris, Viena, Hamburgo e Nova York, oferecia uma ampla gama de mercadorias, desde artigos escolares até roupas finas, móveis e veículos, apta a fornecer a toda Minas Gerais. Outro exemplo veio a ser, a partir de 1902, a Companhia Dias Cardoso, que foi um complexo comercial, compreendendo banco, grande parque gráfico, livraria e papelaria, comércio de artigos para escritórios, confecção de livros comerciais e judiciais e comércio de instrumentos musicais, com exportação para toda Minas Gerais e outras partes do País. As duas ferrovias — Estrada de Ferro Dom Pedro II ( depois Central do Brasil ), e Leopoldina Railway, tinham aqui suas estações com grande movimento de cargas e passageiros. Em 1911, as exportações de Juiz de Fora pela Central do Brasil foram de 600:829\$543 e, em 1913, essa exportação já subira a 920:063\$688, mais de um terço, pois. O volume de mercadorias que a cidade recebeu em 1913, pela mesma ferrovia atingiu o valor de 644:246\$370. Ficou na cidade um **superavit** de 275:853\$318. Entre 1892

e 1910 instalar-se-iam na cidade mais 15 estabelecimentos industriais de grande porte, entre elas 4 de tecelagem e fiação, 3 de laticínios e 2 de cerveja. Em 1911, a Cia. Mineira de Eletricidade projetou mais uma usina, nos Marmelos, que pôs em funcionamento em 1915. Em 1921 e 1922 acrescentou-lhe mais dois grupos geradores. Isso possibilitou a instalação de mais 25 indústrias no período de 1911 a 1922, levando a empresa a construir sua terceira usina, a da Paciência, em Matias Barbosa, cujo primeiro grupo de geradores se pôs a funcionar em maio de 1930. Quando a referida Companhia completou a usina da Paciência, em 1937, sua potência instalada passou a ser de 7.520 kw.

Esse período de quarenta e um anos, pode dizer-se, foi o mais brilhante de Juiz de Fora. Dessa época é a criação do Banco Territorial e Mercantil ( 1887 ) e a do Banco de Crédito Real de Minas Gerais ( 1888 ). Tornou-se o ambiente cada vez mais propício ao desenvolvimento cultural. Alberto Diniz, que aqui viveu naquele fim de século e princípio do XX, escreveu em seu livro de memórias **Vida que passa**: “Não se destacava a cidade apenas por seu importante parque industrial, a que deveu a merecida denominação de Manchester mineira, mas ainda e, principalmente, por suas atividades culturais. Rivalizava sua imprensa com as melhores do país, redigida por profissionais e amadores de alto valor” ( pág. 69 ). “Abundavam ali os centros de diversões, sendo o principal deles o Clube de Juiz de Fora, em cujos salões diariamente se reunia o escol da sociedade. E toda essa prosperidade, que a fazia sem rival no Estado, lhe vinha de sua própria iniciativa, do espírito ousado e progressista de seus habitantes” ( pág. 70 ). “Advogados e médicos desenvolviam importante atuação nos meios culturais locais, interferindo no jornalismo e estimulando-o”. Duas entidades, criadas no final do século, revelam o espírito realizador dessas duas categorias de profissionais: o Instituto Jurídico Mineiro, fundado em 1893, era um centro de estudos do Direito” no seu mais amplo desenvolvimento, nas suas aplicações práticas e comparação com os diversos ramos da legislação estrangeira” e se dispunha a prestar assistência judiciária aos necessitados. ( art. 1º do estatuto ); a Sociedade de Medicina e Cirurgia, fundada em 1889, visava a “concorrer para o progresso das ciências supra-indicadas ( a medicina e a cirurgia ) e para o cultivo intelectual de seus membros”, assim como a “estudar as causas permanentes ou transitórias de insalubridade da cidade”, como dispunha seu estatuto.” ( Almir de Oliveira, **A Imprensa em Juiz de Fora**, pág. 26 ). De 1870 até o final do século, 60 publicações foram postas a circular em Juiz de Fora, revelando a intensidade do trabalho intelectual da cidade. Desses, três merecem menção especial: “Correio de Minas”, “O Pharol” e o “Jornal do Comércio” pela influência que exerceram nos movimentos políticos de Minas Gerais. No período, que vai de 1889 a 1930, outras afirmações de natureza cultural vão marcar Juiz de Fora: a fundação da Escola de Farmácia e Odontologia ( 1905 ), a Faculdade de

Direito ( 1913 ), a Escola de Engenharia ( 1913 ), a Academia Mineira de Letras ( 1909 ), a Associação de Imprensa de Minas ( 1909 ), a Liga Mineira contra a Tuberculose ( 1900 ), o Instituto Politécnico ( 1909 ), o Instituto Pasteur ( 1900 ), o Inst. de Prot. e Ass. à Inf. ( 1918 ).

O constante crescimento da importância social, econômica e política de Juiz de Fora nesse período vai expressar-se na instalação, aqui, do 2º Batalhão da Força Policial do Estado em 1911, do 57º Batalhão de Caçadores do Exército, em 1917, da sede da 4ª Região Militar, em 1920 e da criação da Diocese de Juiz de Fora, em 1924.

Em 1906, a Cia. Mineira de Eletricidade eletrificou o serviço de bondes, que adquirira ao concessionário de então. O serviço de telefones, que se iniciara em 1883, entregues à Companhia Industrial Mineira, passara à Cia. Mineira de Eletricidade em 1893, que, em 1928, contratou a substituição dos aparelhos a magneto pelos automáticos, que vieram a ser instalados em 1931.

Em 1905, ocorrera o grande levante operário na Rússia. O fato repercutiu em Juiz de Fora, onde já estava formado um proletariado significativo. E o poeta Alves Júnior pôs a circular o jornal "O Operário", de duração efêmera. Em 1921, o mesmo jornalista editaria "O Braço Operário" e, em 1930, Cleveland Duarte poria em circulação a "Gazeta Operária". Essas iniciativas revelavam a importância que tinha, então, o movimento operário na cidade, o qual se manifestara já em 1912, num documento dirigido à Câmara Municipal pleiteando oito horas de trabalho, sem redução salarial, horário livre para o tarefeiro sem redução do preço por unidade produzida e proibição do trabalho de menores de 14 anos além das dezessete horas. Dizia o documento, nas suas considerações gerais: "O movimento operário, que nestes últimos tempos se tem acentuado, inspira simpatias porque, em se tratando das reivindicações sociais, tem o apoio de todo aquele que coloca a ordem e a harmonia da sociedade acima do interesse social." E invocava a autoridade do Presidente do Estado, que "demonstrou de um modo patente e claro que é chegada a hora, no Brasil, de tratar seriamente sobre a classe operária, melhorando as suas condições e fazendo-a erguer ativa e forte dessa posição sem garantias em que se acha atualmente" ( ap. Paulino de Oliveira, *História de Juiz de Fora*, 2ª edição, págs. 209/210 ). A Câmara recusou-se a conceder o que pediam os operários, recomendando-lhes que se dirigissem ao Poder competente. Apenas concedeu a redução do horário dos menores.

Juiz de Fora era a "urbs". Era o centro das decisões políticas de Minas Gerais. Governando o Estado de 1926 a 1930, Antônio Carlos Ribeiro de Andrada, que aqui fora vereador e Presidente da Câmara Municipal, tratou a cidade com particular carinho: construiu um edifício

majestoso para a Escola Normal Oficial, quatro modelares Grupos Escolares, novo edifício para as Repartições Policiais e iniciou a construção da Penitenciária, que ficou inacabada. O Governador Benedito Valadares concluiu a edificação, adaptando-a para nela instalar a Escola de Laticínios Cândido Tostes. Apesar de a Capital já estar instalada em Belo Horizonte, desde o final do século, Juiz de Fora era, de fato, o centro das decisões políticas do Estado. Mais próxima do Rio de Janeiro, conservava a influência que, da Capital do País, recebia desde os tempos do Império. Era um ponto de encontro de políticos para decisões relevantes.

#### Quinto Período: Estagnação econômica ( 1930 – 1961 )

Em setembro de 1930, encerrou-se o mandato do Presidente Antônio Carlos. Sua substituição por Olegário Maciel deslocou o eixo político para Belo Horizonte, com prejuízo para Juiz de Fora e a Zona da Mata. O novo Presidente era homem do centro do Estado e alheio à Zona da Mata Mineira, que não lhe sentiu a presença durante os três anos de governo. Sua adesão ao Governo Federal contra a Revolução de 1932 acentuou ainda mais a distância entre Minas e São Paulo, ensejando o ditador Getúlio Vargas a manobrar no sentido de uma aproximação São Paulo – Rio Grande do Sul. E Minas Gerais ficou entregue, a partir de 1933, a Benedito Valadares, que se mostrou todo o tempo de sua governança, submisso ao ditador. Também Benedito Valadares era de outra região do Estado e não tomou conhecimento da Zona da Mata. Juiz de Fora hostilizou-o durante a campanha política de 1936 e recebeu um pesado troco. Conservado no Governo em 1937, Valadares recusou a Juiz de Fora quaisquer empreendimentos que visassem a dar prosseguimento à ascensão econômica da orgulhosa “Manchester Mineira”. E desviou para Belo Horizonte o desenvolvimento industrial, criando ali o Município de Contagem, para o qual encaminhou indústrias de grande porte. Numa Minas Gerais marginalizada pelo Governo Federal, Juiz de Fora estava também marginalizada, a ponto de ter tido como seu Prefeito, nomeado pelo Governador, um sobrinho deste, com desprezo dos políticos locais ! Isto diz tudo.

Começou a estagnação econômica de Juiz de Fora. A cidade perdeu, aos poucos, sua condição de maior centro industrial e comercial de Minas Gerais. A construção da estrada Rio – Bahia foi outro golpe duro na cidade: as melhores cidades da Zona da Mata, servidas por ela, passaram a comerciar diretamente com o Rio de Janeiro. Desapareceram as grandes casas de comércio atacadista, passando a cidade a ser um centro comercial de retalhistas. As estradas que ligavam Juiz de Fora à Zona da Mata pioravam à falta de pavimentação e conservação. O Estado ligava a região a Belo Horizonte por outras áreas. Juiz de Fora continuou crescendo vegetativamente, mas pouco expressiva como centro de produção

industrial e cultural. Liquidara-se seu prestígio político. A ditadura Vargas-Valadares anesthesiava a consciência política da cidade. As atenções oficiais voltaram-se para o centro do Estado. A crise do café já fora rude golpe na economia da Zona da Mata, afetando Juiz de Fora. O parque industrial começou a obsolescer. A guerra de 1939 – 1945 trouxe mais dificuldades para sua atualização. Desapareceram três grandes estabelecimentos industriais, que não tiveram substitutos do mesmo porte: a Santa Rosa, a Morais Sarmiento e a Meurer. O meio cultural entrou em decadência: a imprensa periódica ficou reduzida a três ou quatro jornais diários e a um quinzenário. Até o futebol entrou em colapso, hibernando-se os três principais clubes da cidade: o Tupi, o Tupinambás e o Sport. A sede de fato do Banco de Crédito Real passou à Capital do Estado, ficando aqui uma sede simbólica. O serviço de telefones foi absorvido pela Telemig, empresa do Estado, e, por último, o de energia elétrica, pela Cemig, também do Estado. Aos poucos, a cidade foi perdendo o poder de decisão sobre si mesma.

O advento da Universidade, em 1961, acenou com a possibilidade de melhoras: aumentou a população estudantil, estimulou-se o comércio retalhista e a indústria da construção civil. A notícia da Siderúrgica Mendes Júnior deu novo alento aos juiz-foranos. Há como quê um despertar de esperanças. Mas, a cidade, apesar de crescer, ainda não retomou sua antiga posição de grande centro industrial. É mais uma cidade de serviços. Nem a Universidade, amarrada ao poste de uma burocracia indiferente aos seus destinos, tem podido restituir a Juiz de Fora seu velho “status” de “Barcelona Mineira”, como lhe chamou Rui Barbosa. Mas, o sexto período parece começar.

\*

O que aqui está é apenas um ligeiro esquema. Cada período destes deverá ser estudado em profundidade, para que se descubram as causas remotas e próximas, as internas e as externas, das respectivas características, e suas conseqüências. Para que se obtenha sua compreensão. Será um trabalho de interpretação. Há que analisar os fatos, completar as informações e tirar conclusões. Não se pode, ainda, dispensar uma pesquisa de profundidade no terreno do econômico e do social, que venha enriquecer o conhecimento de nossa evolução histórica. É tarefa para os jovens, que vêm aí.

\*