UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

RÉGIS FRANCISCO RAFAEL SILVA

BENFICA:
subúrbio ferroviário, industrial, militar e operário

NITERÓI
2015

RÉGIS FRANCISCO RAFAEL SILVA

BENFICA:
subúrbio ferroviário, industrial, militar e operário

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação do Departamento de Geografia da Universidade Federal Fluminense como requisito para obtenção do grau de Mestre em Geografia.

Área de concentração: Ordenamento Territorial Urbano-Regional

Orientador: Prof. Dr. Ruy Moreira

Niterói

2015

RÉGIS FRANCISCO RAFAEL SILVA

BENFICA:
subúrbio ferroviário, industrial, militar e operário

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação do Departamento de Geografia da Universidade Federal Fluminense como requisito para obtenção do grau de Mestre em Geografia.

Área de concentração: Ordenamento Territorial Urbano-Regional

Aprovada em _____ de _____ de 2015.

BANCA EXAMINADORA

_____
Prof. Dr. Ruy Moreira (Orientador)
Universidade Federal Fluminense

_____
Profa. Dra. Maria Lúcia Pires Menezes
Universidade Federal de Juiz de Fora

_____
Prof. Dr. Márcio Piñon de Oliveira
Universidade Federal Fluminense

Nelson da Nóbrega Fernandes (em memória), essa pesquisa é dedicada a você, companheiro, orientador, que me pôs nos trilhos da pesquisa e me ajudou a encontrar novamente o trem da minha vida, para além dos muros da academia. Mande notícias do mundo de lá!!
Nos encontraremos na próxima Estação!!

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus, nosso pai Oxalá, a Nossa Senhora Aparecida, nossa mãe Yemanjá, e mamãe Oxum, a São Jorge nosso pai Ogum, tríade sempre invocada nos momentos mais difíceis e de dor no decorrer do trabalho.

Aos meus pais: minha mãe batalhadora, vivente de todas as angústias e superações em minha vida, a quem devo tudo. Ao meu pai, operário, lutador, a quem devo toda a minha gana, crítica e os primeiros fundamentos políticos e sociais de análise dessa sociedade injusta. Lutou para estudar, desbravou São Paulo, ganhou o país e permitiu que nós tivéssemos uma situação econômica e um capital social que permitisse continuar nos estudos e buscar os nossos sonhos.

Agradeço aos meus irmãos: à Regina, exemplo de superação desde o nascimento, trabalhadora, exemplo de mãe, exemplo de esposa e mulher. Ao Samuel, pelo companheirismo, meu irmão, meu amigo, batalhador, exemplo de filho e que segurou a barra sozinho, nesses três anos, dos problemas familiares e permitiu que eu escrevesse este trabalho. Agradeço-te imensamente meu irmão, meu companheiro, a quem devo muito, exemplo de luta e superação.

Agradeço à minha esposa Joyce, pelo companheirismo, compreensão e esperança que sempre me alimentaram e me deram forças para continuar a caminhada da pesquisa, principalmente durante a perda do Nelson, dos problemas familiares e da minha ausência mesmo estando presente.

Aos meus sobrinhos e sobrinhas, Matheus, Vitória, Lavínia e David que irão enfrentar um mundo desigual e injusto.

Ao meu sogro e minha sogra, pelo exemplo de pais: ao Sr. Cabral pelas divergências de ideias, pelo respeito e esclarecimentos da relação militar e formação do Brasil. à Dona Marilda pela sabedoria de uma doutora da vida, exemplo de mãe e de luta.

Agradeço aos meus tios e tias, de forma especial à Antônio Meneguetti, Maria de Lourdes, Tia Tetê, Tio Maninho, Tio Rubens e ao tio Jovino, que me ensinou a andar de cabeça erguida. Estes já se foram e me deram o prazer da convivência em boa parte de minha vida. Tio Ignácio e Tia Ana que não os conheci, mas são sempre lembrados nas conversas com meu pai e minha mãe.

De maneira especial à tia Tida, que me abrigou em sua casa, uma segunda mãe, a quem devo parte do meu caráter e de minha armadura para enfrentar a vida, me ensinou que devemos dominar as coisas do mundo.

Também de maneira especial ao tio Paulo, que me deu muitas pistas, nas conversas junto com meu pai, para a pesquisa e para desvendar o imaginário que a fábrica produziu nos trabalhadores em Benfica.

Agradeço às tias Ninha, à tia Conceição e à tia Odila exemplo de mulheres trabalhadoras e de garra.

Agradeço aos meus primos e primas que são muitos, mas de forma especial ao Ricardo Meneguetti, que se tornou um irmão e companheiro do dia a dia. Ao Paulo Roberto que sempre nos ajudou e se tornou exemplo para minha caminhada. Ao Ricardo, ao Jefe, Júnior e ao Márcio com quem vivi boa parte de minha infância em Benfica. De maneira especial às primas Regiane e Célia, que sempre me ajudaram a arrumar um emprego nos momentos sem rumo e sem norte em minha juventude, empregos que me fizeram viver, em todos os sentidos, a vida do operário da fábrica e do “pião” da construção civil, fundamentais para o meu crescimento enquanto ser humano e para a minha consciência de classe.

Agradeço aos meus amigos de infância e juventude em especial ao Aloísio, Arlindo, Leandro, Betão e ao Roni, todos do Polivalente. Em especial ao Carlos, o vô, com quem partilhei horas de trabalho, na seção de ponteadeira na Moratori, juntamente com o Carlos e o Marquinhos, ambos trabalhadores da mesma seção: trabalhamos, morcegamos e reivindicamos juntos. Ao Dirceu nosso encarregado que sofreu um pouco com essa rapaziada, ao Sr. Gerson, operário padrão que não parava nem para beber água, exemplo de luta e de vida e ao Sr. José também do mesmo setor. Em especial ao Caial, que me ensinou meu primeiro ofício de marceneiro e a todos da marcenaria Nova Era onde iniciei minha vida de trabalho, ainda moleque, mas já achava que era homem e dono do meu caminho.

Agradeço aos professores, em especial o professor Rafael, que lecionou história, no segundo ano do ensino médio, militante da corrente O Trabalho do PT e possibilitou ainda mais a análise da sociedade de classes, de me enxergar enquanto classe trabalhadora e o primeiro contato com a teoria marxista. Me lembro como se fosse hoje, de sua aula sobre a Revolução Russa que me influenciou e me fez enxergar o mundo com outros olhos. Ao trabalho de base da Juventude Revolução nas escolas secundaristas, que a esquerda deixou de realizar na cidade, primeiro

contato com a militância, que me levou até a universidade ainda enquanto secundarista, para disputar uma eleição de DCE, mas não foi só isso, foi o momento em que comecei a construir de forma mais sistemática uma luta contra as desigualdades na cidade, no Brasil e no mundo. Ao pessoal do PSTU Juiz de Fora com quem vivenciei momentos de intensa luta na Universidade Federal de Juiz de Fora e ao Comitê Central Popular em Juiz de Fora com quem construí uma luta histórica pela moradia em nossa cidade, enquanto AGB.

Aos companheiros e companheiras do Diretório Acadêmico de Geografia da UFJF e todas as gerações com quem vivenciei a luta, a cultura mais radical, a contracultura da passividade. Lutamos, bebemos, cantamos e colhemos derrotas e vitórias juntos. Foi no DAGEO que aprendi como se transforma o espaço e como se constrói o contra-espaço. Agradeço de forma especial ao Fabrício Linhares e André Galego, companheiros da primeira chapa da eleição de 2003: vencemos um grupo de estudantes que queriam transformar o DA em Empresa Júnior. Conseguimos mostrar que o DA tem a função política de defender os estudantes e a Universidade Pública, Gratuita e de Qualidade. Agradeço às gerações posteriores do DAGEO, em especial, aos companheiros Gabriel e Ricardo: vocês fazem parte da minha história, dentro e fora da universidade, começamos no DAGEO, fundamos a AGB e caminhamos juntos na pesquisa e na ação direta.

Agradeço às companheiras Karina, Eliane, Dayana, em especial à Watuse que participou da primeira gestão do DAGEO em 2003, ao camarada Antônio da “terra da garoa”, o meu muito obrigado por tudo meu irmão; aos camaradas Gilvanildo, Rodrigo, Judson, Vitor, Flavin Negão, Josué, Bidu, Derik, Tiel, Vitin. À nova geração do DAGEO, Daniel, Raissa, em especial, agradeço ao companheiro Albert que me acolheu várias vezes em Niterói e me possibilitou realizar com tranquilidade minha pesquisa nos arquivos do Rio e a todo mundo que fez parte da caminhada na Geografia da UFJF.

Agradeço aos irmãos latinos Milson e Hugo que me acolheram em terras brasileiras, abriram as portas de suas casas com o maior respeito e liberdade e me integraram na comunidade do futebol, a Cantareira.

Agradeço à professora Maria Lúcia que me iniciou na pesquisa, que abriu as portas de um mundo estranho, que aceitou construir a pesquisa com militantes do DAGEO, construiu a pesquisa e um laboratório na identidade da luta deixando o sobrenome e a subserviência de lado. A partir do LATUR a pesquisa começou a fazer

parte da minha vida. Agradeço aos companheiros e companheiras do Latur, em especial a Watuse, que sempre se prontificou a ler e contribuir com críticas e correções nos meus trabalhos.

Agradeço ao Ruy, pela orientação, já no segundo tempo do jogo, pelas ideias e provocações durante aulas, por ter aceitado a orientação na adversidade da perda do Nelson e no meio da caminhada. E pela liberdade que me deu para concluir o trabalho.

Aos professores Valter do Carmo, Jorge Barbosa e Márcio Piñon, pelas aulas que me fizeram criticar e ampliar o horizonte da pesquisa. Aos colegas de turma em especial ao Vitor, Gustavo, Vitor de Campos dos Goytacazes, Diogo, Alexandre, Dayana, Eliane, Vanessa e Larissa, a turma do “resto” do mestrado 2013.

Agradeço à Anelise, mãe e professora de geografia, política e ciências sociais, formada na luta. Obrigado pela orientação técnica, política e as considerações críticas ao trabalho num momento difícil da caminhada e pelas horas desprendidas para formatação do trabalho. Aprendi muito mais que normas durante nossos encontros.

Agradeço de maneira muito especial ao Nelson da Nóbrega Fernandes: uma adversidade interrompeu um diálogo frutífero. Agradeço-te por tudo, Nelson. Em nossas conversas cresci enquanto homem e enquanto pesquisador, sua orientação valeu para a pesquisa e muito mais para vida. Diante da dificuldade que tenho para escrever você me ensinou da forma que qualquer moleque de rua entende, foi pela lei do futebol, como você me disse: “Escrever é como receber um passe no campo de futebol, domine a bola, olha a melhor jogada, e role a bola pra frente”. Nosso diálogo continua companheiro...

“Se o operário soubesse
Reconhecer o valor que tem seu dia
Por certo que valeria
Duas vezes mais o seu salário

Mas como não quer reconhecer
É ele escravo sem ser
De qualquer usurário [...]”
O Samba do Operário – Cartola, Alfredo Português e Nelson Sargento.

RESUMO

O presente trabalho teve como objetivo principal situar Benfica, enquanto subúrbio ferroviário, industrial, militar e operário, no tempo e espaço da evolução do arranjo espacial urbano da cidade de Juiz de Fora. Para tanto, foram levantadas informações referentes ao marco inicial do espaço em estudo, ou seja, a construção da Estação Ferroviária de Benfica em 1877. Partiu-se daí para se reconstituir a geografia de produção do espaço em Benfica, espaço rural, que guarda na Fazenda Benfica sua centralidade produtiva e sua primeira organização do espaço. O recorte de tempo e espaço da construção da pesquisa vai de 1877 a 1930, década em que se transformou de espaço rural para subúrbio da cidade, processo que se desencadeou a partir da construção da Fábrica de Estojos e Espoletas de Artilharia. No decorrer do desenvolvimento e da evolução de Benfica esclareceu-se a relação dos agentes de produção do espaço, a ordem disciplinar, as ideologias e as políticas que se materializaram no espaço. Assim identificaram-se as ações dos fazendeiros e suas famílias, da Estrada de Ferro Dom Pedro II e do Estado em suas escalas federal, estadual e municipal. A construção do pensamento científico foi norteada pelo materialismo histórico e dialético presente no pensamento dos autores da geografia urbana brasileira. O princípio norteador dentro do pensamento crítico do trabalho foi a busca das particularidades, das singularidades na produção do subúrbio. A formação social e econômica, as ideologias, as políticas e as ações que se materializaram no período de transição do rural para o urbano, do agrarismo para o industrialismo. Foi identificado o caráter privado das ações do Estado na produção do espaço urbano na cidade e as políticas públicas implementadas pelo governo Vargas, em Benfica. Demonstrou-se o papel da ferrovia e da fábrica na produção do espaço e na formação do operariado. Tentamos demonstrar as particularidades de transição e entre o rural e o urbano as relações estabelecidas entre esses mundos e espaços na cidade. Discutiram-se as descontinuidades e continuidades presentes nessa transformação da cidade. Situou-se o subúrbio no tempo e espaço da cidade estabelecendo as relações entre as diferentes realidades espaciais, nos diferentes momentos de constituição do espaço urbano da cidade, do Estado e das políticas. A mudança de forma, estrutura e função do espaço está descrita na pesquisa. A transformação de espaço rural para subúrbio como o espaço de diferenciação da produção do urbano

em Juiz de Fora, os seus agentes transformadores, as políticas e ideologias estão descritas neste trabalho.

Palavras-chave: Subúrbio. Ferrovia. Indústria. Operário. Benfica.

ABSTRACT

This work aimed to situate Benfica, as a rail, industrial, military, and working-class suburb, in the time and space of the evolution of the urban spatial arrangement of the city of Juiz de Fora. For that, we studied information regarding the starting point of the space under study, i.e., the construction of the Benfica Train Station in 1877. We began here in order to reconstruct the geography of space production in Benfica, a rural area, which held in the Benfica Farm its productive core and its first organization of the space. The construction space and time frame of the study runs from 1877 to 1930, the decade in which it transformed from a rural area into the outskirts of the city, a process that was set off by the construction of the Artillery Shell and Fuze Factory. During the development and evolution of Benfica, the relationship of the space-producing agents, the disciplinary order, the ideologies, and the policies that materialized in the space became clear. Thus the actions of the farm owners and their families, the Dom Pedro II railway, and the government, at its federal, state, and municipal levels, are identified. The construction of scientific thought was guided by the historical and dialectical materialism present in the thinking of the authors of Brazilian urban geography. The guiding principle within the critical thinking of this work was the search for the particularities, for the singularities in the production of the suburb. The social and economic formation, the ideologies, the policies, and the actions that were materializing in the period of transition from the rural to the urban, from agrarianism to industrialism. The private nature of government actions in the production of urban space in the city, and the public policies implemented by the Vargas government, in Benfica, were identified. The role of the railroad and the factory in the production of the space and the training of the workers was demonstrated. We try to demonstrate the particularities of the transition, and between the rural and the urban, the relations established between these worlds and spaces in the city. The discontinuities and continuities present in this transformation of the city are discussed. The suburb was situated in the time and space of the city, establishing relationships between different spatial realities, in the different moments of formation of the urban space of the city, the state, and the policies. The change of form, structure, and function of the space is described in the study. The transformation from rural to suburban space,

as the space differentiating from the urban production in Juiz de Fora, its agents of change, the policies and ideologies, are described in this work.

Keywords: Suburb. Railroad. Industry. Worker. Benfica.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Recorte da Carta Topográfica de Juiz de Fora 31

Figura 2 – Esboço de Juiz de Fora no início do século XIX 34

Figura 3 – Planta do parcelamento da Fazenda Benfica 37

Figura 4 – Fazenda Benfica e Fazenda Vista Alegre o Coronel João Quintino de Oliveira 38

Figura 5 – Foto da propriedade do Sr. Coronel Ludovino Martins Barbosa 39

Figura 6 – Arranjo espacial entre a fábrica e a vila operária, na década de 1940 137

Figura 7 – Foto da horta da FEEA 139

Figura 8 – Foto da Escola Estadual Almirante Barroso denominada originalmente de “Escolas Urbanas Presidente Vargas” 140

Figura 9 – Fotos do Conjunto Almirante Tamandaré 141

Figura 10 – Fotos da Praça Almirante Tamandaré 142

Figura 11 – Foto do conjunto habitacional do Ipase 143

Figura 12 – Foto do Cine Teatro Auditorium 144

Figura 13 – Foto ampliação das oficinas da FEEA 145

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Geomorfologia de Juiz de Fora 35

Mapa 2 – Mapa esquemático das Estações da Estrada de Ferro Central do Brasil em 1927, de Juiz de Fora a Burnier e trechos ferroviários próximos..... 65

Mapa 3 – A Região urbana de Benfica: FEA/IPASE..... 147

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

Cel.	Coronel
CSN	Companhia Siderúrgica Nacional
EFCB	Estrada de Ferro Central do Brasil
EFDPII	Estrada de Ferro Dom Pedro II
FEEA	Fábrica de Estojos e Espoletas de Artilharia
Ilmo	Ilustríssimo
Ipase	Instituto de Pensões e Aposentadorias dos Servidores do Estado
Latur	Laboratório de Territorialidades Urbano-Regionais
MG	Minas Gerais
UFJF	Universidade Federal de Juiz de Fora

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO 17

2 A FORMAÇÃO DOS SUBÚRBIOS NAS CIDADES MODERNAS: UM ESTUDO DE BENFICA 31

2.1 Características do sítio de Benfica 31

2.2 Benfica: espaço pastoril e centralidade da indústria pecuária 35

2.3 Uma breve análise da formação social 53

2.4 Da Estrada de Ferro Dom Pedro II à Fábrica de Estojos e Espoletas de Artilharia: a transformação do espaço e da sociedade em Benfica 61

3 A CIDADE E O URBANO: DE JUIZ DE FORA A BENFICA 81

3.1 Alguns aspectos da formação e estruturação urbana de Juiz de Fora (1850-1930) 81

3.2 A transição para a cidade moderna 90

3.3 A cidade e o urbano – encontros e diálogos 95

3.4 O problema do modelo dual 103

3.5 Em busca da gênese da cidade 110

3.6 Os donos do poder, das terras, do espaço, da política, da cidade e do urbano 118

3.7 A relação entre a cidade o rural e o urbano 121

3.8 Uma discussão sobre o urbano 124

4 BENFICA: SUBÚRBIO FERROVIÁRIO, INDUSTRIAL, MILITAR E OPERÁRIO 128

4.1 Benfica: o subúrbio operário da cidade 128

4.2 A transição do espaço, do trabalho e do trabalhador em Benfica 131

4.3 A vila operária e os serviços sociais 136

4.4 A Fábrica de Estojos e Espoletas de Artilharia e a transformação do espaço 145

5 CONCLUSÃO 149

REFERÊNCIAS 153

ANEXOS 157

1 INTRODUÇÃO

Esta pesquisa teve como objetivo situar Benfica no tempo e espaço da evolução urbana da cidade e sua transformação de espaço rural para subúrbio operário, demonstrando e materializando empiricamente o processo de mudança da localização industrial em Juiz de Fora-MG. Ainda, a transição do mundo agrário para o industrial, do rural para o urbano, o momento da mudança de função e da consolidação de Benfica enquanto subúrbio ferroviário, industrial, militar e operário. Assim se formou a problemática que norteou o desenvolvimento do trabalho: Benfica foi ou não um subúrbio que se formou na transição das políticas e do Estado brasileiro e na forma de pensar e produzir o espaço urbano em Juiz de Fora?

> A transição da estrutura espacial colonial agromercantil para a capitalista urbano-industrial no modo como ela se fez é, assim, o produto do caráter do agrarismo e industrialismo como relação cidade-campo no Brasil. A articulação político-econômica é o campo de onde o bloco dos agrários e industriais organiza a relação produção-circulação, determinando a estrutura e o rumo da formação social brasileira em sua aliança cidade-campo de caráter permanente. (MOREIRA, 2013, p. 43).

Não só o tempo e o espaço na metamorfose da forma, da estrutura e da função do espaço, a passagem do agrarismo para o industrialismo, conforme Moreira (2013) disserta em sua pesquisa de mestrado, mas também no momento da política de Estado durante o governo de Getúlio Vargas, de pensar o subúrbio como o espaço da indústria, do trabalhador, da moradia, do lazer, da recreação. Quando Fernandes (2011) fala do *rapto ideológico* no Rio de Janeiro ele sinaliza um momento da política de produção do espaço do Estado que materializa o subúrbio como o espaço de expansão do urbano na cidade, da vida urbana.

Para Fernandes (2011), o subúrbio carioca foi muito mais rico e complexo do que normalmente se supõe, por isto, muito mais importante para o espaço e a sociedade do Rio de Janeiro. Suas conclusões de que “um caminho possível para um leque de novas investigações [urbanas] é conceber o subúrbio como um espaço que resulta de práticas e instituições inovadoras, tanto subalternas como hegemônicas”, (FERNANDES, 2011, p. 163) podem servir de justificativa e hipótese de trabalho na investigação da urbanização de Benfica. Como será verificado, Benfica vai se

desenvolver a partir de 1930 sob o mando de uma instituição altamente inovadora e hegemônica como a Fábrica de Estojos e Espoletas de Artilharia (FEEA).

Para realizar o levantamento dos dados e informações necessárias para a construção da pesquisa que levassem ao entendimento da ação dos agentes produtores do espaço, aos operários e à realidade espacial de Benfica, no tempo e espaço em estudo, investigou-se os documentos históricos disponíveis na Biblioteca Nacional, no Arquivo Nacional, na Biblioteca do Exército, no Arquivo da Universidade Federal de Juiz de Fora e no Arquivo da Prefeitura de Juiz de Fora.

Enquanto metodologia de construção do pensamento e da análise partiu-se das ações dos grupos sociais no espaço e os seus diferentes agentes que materializam as políticas e estruturam o arranjo espacial da cidade, atuam na produção do espaço e da sociedade, que mudam os movimentos, a forma, a estrutura e a função, em uma relação de dentro para fora e de fora para dentro. Daí a necessidade de se dialogar com os agentes de produção do espaço nas obras de Capel (1975), Corrêa (1995), Fernandes (2006, 2008, 2011) e Oliveira (2010).

Estes autores mostram que o espaço urbano capitalista é produzido por determinados *agentes de produção do espaço urbano*, formados pelas classes, grupos e instituições, que são proprietárias da maior parte das terras e imóveis urbanos. Os principais agentes de produção do espaço urbano são: os proprietários fundiários, as diferentes frações do capital (imobiliário, construção civil, industrial, comercial, financeiro), as classes altas e médias, a Igreja Católica e, finalmente, o Estado, com seus diferentes níveis de governo (federal, estadual e municipal) e de organização (executivo, legislativo e judiciário, civil, militar). Conforme observou Capel (1975, p. 85): “em uma sociedade capitalista, a cidade e seu espaço em geral, não pertencem a seus habitantes e não são modeladas em função de seus interesses”. De fato, são os grandes empresários, os proprietários e os governos que determinam como o espaço urbano é construído, planejado, usado e consumido, por isso, o conceito central de nossa base teórica é o de agente de produção do espaço urbano.

De Gramsci, trabalhou-se com os conceitos de forças, hegemonias e bloco de poder na busca do entendimento crítico da produção do espaço e das ações dos agentes. Buscou-se descrever e analisar as forças presentes no processo de produção do espaço que materializam as políticas em objetos, mudam os ritmos, as formas de pensar o espaço de vida das pessoas, na cidade, nos subúrbios, periferias, espaços e nas diferentes regiões urbanas da cidade.

O norte para se dialogar e construir o pensamento com os autores aqui trabalhados é apresentado por Gramsci (apud COUTINHO, 2011):

> Na colocação dos problemas histórico-críticos, não se deve conceber a discussão científica como um processo judiciário, no qual há um réu e este é culpado e digno de ser tirado de circulação. Na discussão científica, já que se supõe que o interesse seja a pesquisa da verdade e o progresso da ciência, demonstra ser mais "avançado" quem se coloca do ponto de vista de que o adversário pode expressar uma exigência que deva ser incorporada, ainda que como momento subordinado, na sua própria discussão. (GRAMSCI apud COUTINHO, 2011, p. 127).

Em sua análise sobre "*O que é a filosofia?*", Gramsci (apud COUTINHO, 2011) alerta que:

> [...] Pelo menos como orientação metodológica, deve-se chamar a atenção para as outras partes da história da filosofia; isto é, para as concepções do mundo das grandes massas, para as dos grupos dirigentes (ou intelectuais) mais restritos e, finalmente, para as ligações entre estes vários complexos culturais e a filosofia dos filósofos: é uma combinação de todos estes elementos, culminando em uma determinada direção, na qual essa culminação torna-se norma de ação coletiva, isto é, torna-se "história" concreta e completa (integral). A filosofia de uma época histórica, portanto, não é senão a "história" desta mesma época, não é senão a massa de variações que o grupo dirigente conseguiu determinar na realidade precedente: neste sentido, história e filosofia são inseparáveis, formam um "bloco". (GRAMSCI apud COUTINHO, 2011, p. 146).

Para este trabalho foi fundamental a ligação entre o estudo do momento histórico e as ideologias, para que mostrasse a geografia urbana da cidade e os momentos em que ocorreram as mudanças no espaço, no arranjo espacial urbano, na estrutura urbana, a partir da identificação das políticas e ideologias de cada época e como elas se materializaram na produção do espaço através dos diferentes agentes produtores do espaço. O Estado é trabalhado na ótica que Moreira (2002) apresenta:

> Acresce que quem fala de política como sobre-determinacao da economia, fala de uma ênfase posta na ação do Estado. Adiante-se que o Estado será entendido aqui como uma relação de pactuação estabelecida entre os sujeitos dominantes do modelo histórico, na qual a ideologia, entendida como a cultura criada pelos intelectuais para o fim de legitimar o pacto na história,

> ocupa um papel chave (GRAMSCI, 1968a e 1968b). Situações, ambas, típicas do capitalismo avançado (MANDEL apud MOREIRA, 2002).[1]

A pesquisa pretende contribuir com a demonstração das particularidades das ações e políticas de produção do espaço do Estado e outros atores, de Benfica na cidade, e da cidade a partir de Benfica. Marx (2011), ao discutir o método da economia política, argumenta que o

> [...] concreto é concreto porque é a síntese das múltiplas determinações, portanto unidade da diversidade. Por essa razão, o concreto aparece no pensamento como processo da síntese, como resultado, não como ponto de partida, não obstante seja o ponto de partida efetivo e, em consequência, também o ponto de partida efetivo e, em consequência, também e, em consequência, também o ponto de partida da intuição e da representação. Na primeira via, a representação foi plena foi volatilizada em uma determinação abstrata; na segunda, as determinações abstratas levam à reprodução do concreto por meio do pensamento. (MARX, 2011, p. 54).

O princípio da inanição, definido por Polany (2012), está presente no seio da formação do Estado europeu, modelo que foi muito bem utilizado pelos portugueses durante a escravidão – regime oficial, estatal e privado, juridicamente justificado e legitimado pelas religiões europeias, que durou 400 anos. A escravidão é o princípio da inanição, da fome, para os negros e junto com ele a fome de indígenas, caboclos, mamelucos, mulatos, imigrantes europeus pobres, mas fundamentalmente de negros e negras que compunham a grande parte da formação social da população brasileira. Polany (2012) demonstra como essa era uma política implementada pelo Estado, pautada na superioridade de raças para justificar o trabalho escravo[2], como forma de acumulação de capital, através da instituição do contrato e do mercado de trabalho.

Polany (2012) esclarece sobre a eficiência da destruição que ocorreu após o estabelecimento do *princípio da liberdade de contrato*:

---

[1] Disponível em: <http://www.uff.br/geographia/ojs/index.php/geographia/article/view/75/73>.

[2] Os negros eram tratados como os “homens sem donos”. Polany descreve uma passagem do relatório da Liga das Nações sobre os africanos: “[...] com o devido horror, o aparecimento recente daquela indescritível figura no cenário europeu do século XVI, o ‘homem sem dono’, na floresta africana.” (POLANY, 2012, p. 184).

> [...] Este estabelecimento de um mercado de trabalho é perfeitamente aparente nas regiões coloniais hoje em dia. Os nativos são forçados a ganhar a vida vendendo o seu trabalho. Para atingir essa finalidade, suas instituições tradicionais têm de ser destruídas e impedidas de se reformularem, pois em regra, o indivíduo numa sociedade primitiva não se vê ameaçado de inanição, a menos que a comunidade como um todo também esteja numa situação semelhante. Sob o sistema se terra Kraal dos cafres, por exemplo, a miséria é impossível: quem quer que precise de assistência, pode recebê-la incondicionalmente. [...] É justamente a ausência da ameaça de inanição individual que torna a sociedade primitiva, num certo sentido, mais humana que a economia de mercado e, ao mesmo tempo, menos econômica. De forma irônica, a contribuição inicial do homem branco para o mundo do homem negro consistiu principalmente em acostumá-lo a sentir o arguilhão da fome. (POLANY, 2012, p. 184).

Segue-se nesse sentido e movimento para desvendar as relações sociais, políticas e econômicas que estão entrelaçadas com as determinações que fazem de Benfica um espaço singular na geografia urbana da cidade. O mergulho na análise desse espaço, que vai do século de 1877 a 1930, delimita o tempo e espaço da pesquisa para que se possa representar as determinações, particularidades e singularidades da formação de Benfica de espaço rural a subúrbio. E não se interrompe: Benfica continuará a se desenvolver e se tornará o principal bairro da região norte da cidade. Tal importância levou à construção de um conceito que supera o de bairro; conceito utilizado por artistas da comunicação, Benfica hoje pode ser classificado enquanto um *bairro cidade*, mas para chegar a tal foi um subúrbio de extrema importância na geografia urbana da cidade (JUNQUEIRA, 2013).

Na sequência do desenvolvimento de suas ideias sobre as categorias usadas na economia Marx (2011) fornece, justamente, a possibilidade de relação entre as categorias, a realidade e os conceitos o que possibilita tratar a transformação de Benfica desenvolvida nesta pesquisa. Ele expõe que:

> [...] o movimento das categorias aparece, por conseguinte, como o ato da produção efetivo – que infelizmente, recebe apenas um estímulo do exterior -, cujo resultado é o mundo efetivo; e isso – que, no entanto, é uma tautologia – é correto na medida em que a totalidade concreta como totalidade de pensamento, é de fato um produto do pensar, do conceituar; mas de forma alguma é um produto do conceito que se pensa fora e acima da intuição e da representação, e gera a si próprio, sendo antes produto da elaboração, da intuição e da representação em conceitos. (MARX, 2011, p. 55).

Espera-se contribuir com um imaginário sobre a cidade a partir de Benfica. A problemática está colocada: situar Benfica enquanto um subúrbio ferroviário, industrial, militar e operário no tempo e no espaço da formação do espaço urbano da cidade de Juiz de Fora.

Na segunda seção, inicia-se uma parte da discussão sobre o espaço rural. Não se realiza, propriamente, uma geografia agrária, mas pretende-se demonstrar como este espaço estava organizado, o que leva a um tempo e espaço da organização do espaço, do arranjo espacial, da estrutura do espaço e das relações entre as pessoas neste espaço, assim, das fazendas ao espaço e do espaço da fazenda à organização da vida da sociedade. Dessa forma, o experimento é o de descrever um pouco esse momento da organização da sociedade e os agentes que atuam na produção desse espaço e dão o ritmo de vida às pessoas que ali vivem, produzem, trabalham e se movimentam. Daí, chega-se ao inventário de Dona Angélica Barbosa, um dos momentos do parcelamento da Fazenda Benfica. Através dele se pode acessar o espaço e o tempo da estrutura espacial de Benfica.

Desenvolveu-se uma apresentação inicial de Benfica, que passou pelas características do sítio, descrevendo o relevo e a hidrografia, relacionando essas formas da natureza com o processo histórico e geográfico, reconstituindo uma geografia humana que estava atrelada ao espaço natural modificado pela formação social ali presente. Destaca-se o papel da várzea do Rio Paraibuna e os seus afluentes na região, como o ribeirão Espírito Santo e o córrego Três Pontes. Em meio aos mares de morros, a planície fluvial que forneceu as condições para o desenvolvimento da pecuária, em um primeiro momento, e de plantio de gêneros agrícolas. Essa organização do espaço natural combinada com a produção incipiente de gêneros agrícolas nas fazendas permite o surgimento de uma indústria de transformação, um primeiro momento da indústria local representada pelas ferrarias e olarias que forneciam parte do cabedal de ferramentas necessários a produção local e para o próprio abastecimento das fazendas.

Dentro desse contexto desenvolve-se e identifica-se junto a literatura geográfica, principalmente em Caio Prado Júnior (2011), Márcio Piñon Oliveira (2010) e Ruy Moreira (2014) as funções desempenhadas pelas fazendas no século XIX, tanto no tocante ao surgimento da cidade, quanto no processo de formação dos povoados, vilas e subúrbios na cidade. A fazenda é um espaço organizador e, pode-se dizer, empresta a Benfica o seu primeiro arranjo espacial. No contexto da divisão territorial

do trabalho em Juiz de Fora, Benfica exercerá a função de espaço pastoril, espaço rural, que desempenha uma função interna de abastecimento de gêneros agrícolas para o centro urbano da cidade, nascente no século XIX.

Pretende-se apresentar as particularidades e singularidades desse espaço agrícola que extrapola suas relações produtivas internas e que, por sua vez, extrapolavam os muros da cidade e se integravam, desde o século XVIII, com o mercado nacional. Busca-se, também, pontuar a importância da lavoura: o ideal e a ideologia que envolvia a agricultura, o acúmulo de capital com o domínio da terra e sua diferenciação produtiva no espaço e tempo de dominação das fazendas de café na cidade.

Descrever e analisar Benfica como um espaço que exerce uma função na divisão territorial da cidade, que diferencia seu uso no tempo, pois enquanto a atividade produtiva baseava-se na cultura do café, que era o carro chefe da economia agroexportadora da cidade, o bairro era um dos espaços destinados à pecuária, o que lhe traz particularidades na produção e na formação social, é o que se busca na seção 2 intitulada *A formação dos subúrbios nas cidades modernas: um estudo de Benfica*.

A análise da formação social vem acompanhada da base produtiva e das relações sociais e de classe estabelecidas em Benfica, formação que não foge ao que é o mosaico cultural e de miscigenação brasileira, com base escravocrata e com o domínio dos coronéis. As ruas de Benfica, até hoje, lembram desse domínio em pleno século XXI. O bairro foi formado por negros, negras, imigrantes, indígenas que não aparecem na história e na geografia social de nossa cidade. O modelo de acumulação local é o mesmo do brasileiro identificado por Moreira (2002):

> A sociedade brasileira evoluiu historicamente com base no que se chama modelo concentrador e excludente. Concentrador no sentido da desigual distribuição da riqueza e da renda. Excludente, no sentido da marginalização da maioria da população do poder de decisão dos caminhos e formas de organização da sua própria sociedade. A origem da concentração econômica e da exclusão política e uma sociedade centrada no monopólio. Monopólio da propriedade dos escravos, e assim monopólio da propriedade da terra, na origem; monopólio dos frutos de uma espécie de acumulação primitiva interna, a seguir; e monopólio do dinheiro, da indústria e dos serviços básicos nos dias atuais, por fim (MOREIRA, 2002).[3]

[3] Disponível em: <http://www.uff.br/geographia/ojs/index.php/geographia/article/view/75/73>.

O monopólio da terra, dos escravos, da produção, das principais formas de transportes e da política exercido pelos fazendeiros, no final do século XIX, na passagem do Império para a República, na cidade e em Benfica, assumem múltiplas funções. Os fazendeiros são, ao mesmo tempo, empresários, investidores, políticos e donos da ordem e da moral. O mandonismo e a escravidão determinam o modo de vida local, o poder privado é a tônica, a produção do espaço segue os desejos e as necessidades de expansão e acumulação do capital de certas famílias que detêm a posse da terra.

A chegada da ferrovia traz um novo ritmo: o trem encurta as distâncias para os fazendeiros e para o Estado aumentarem sua capacidade de acumulação, em consonância direta com os interesses dos grandes produtores rurais. A construção da Estação Ferroviária de Benfica é o marco histórico inicial para se compreender a formação e a gênese do subúrbio na cidade. Mostrar a relação do que se considera o mais ambicioso projeto de modernização do país dentro da lógica de desenvolvimento do capitalismo mundial, a implantação da ferrovia, com a transformação do espaço rural, com a formação do subúrbio e como indutora da urbanização é o que se busca. Esse objeto fará com que a função de centralidade ferroviária iniciada, no século XIX, em 1877, e que permanece até a atualidade, atribua mais uma função ao espaço rural: a função ferroviária que se consolida a partir de 1920 com a inauguração do trem suburbano.

O processo de construção da ferrovia guarda a gênese da formação do operário brasileiro. Esse é um dos objetivos da pesquisa: chegar aos operários que construíram a ferrovia, momento crucial para o desenvolvimento científico e tecnológico nacional sobre as ordens de um Estado imperial e escravocrata, que materializa suas ações por meio da Estrada de Ferro Dom Pedro II, posteriormente, no período republicano, Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB). Juiz de Fora faz parte do roteiro; os trilhos abrem ainda mais as veias já abertas pelos rios e caminhos. A ferrovia aumenta exponencialmente a comercialização de produtos e faz da agricultura uma grande indústria nacional de produtos vindos da terra e transformados por uma proto-indústria.

A Estação Ferroviária de Benfica, enquanto centralidade de comunicação, informação, transportes e comércio desempenhará uma função aglutinadora de serviços. Próximo à estação ocorreu a instalação de laticínios, olarias, a Feira de Gado e o serviço de correio. A partir da ferrovia, o mundo rural se interliga e ganha novos

aspectos; os fazendeiros puderam desfrutar da mais moderna máquina de transporte do século XIX: o trem. Configura-se, ao mesmo tempo, a divisão de classe da sociedade que está impressa nos vagões de primeira, segunda e terceira classes. Esta última, destinada aos *pés descalços*, negros e negras, imigrantes pobres, caboclos e outros que têm acesso restrito ao mais revolucionário meio de transporte da época.

Para Corrêa (1995), os terminais ferroviários são centralidades e próximo a estes terminais desenvolveram-se uma série de atividades, os terminais possibilitaram a intensificação das relações da cidade e dos espaços, como os subúrbios, vilas, e distritos que atuam como centralidades, com o mundo exterior, ampliaram-se quantitativamente e qualitativamente.

> Nesta ampliação as ferrovias tiveram um papel de destaque, tornando-se, a partir da segunda metade do século XIX, o mais importante meio de transporte inter-regional. [...] Algumas cidades tornaram-se grandes centros metropolitanos, sendo servidas por numerosas linhas ferroviárias: Londres, Paris, Chicago são exemplo. [...] vão se localizar aquelas atividades, muitas delas então nascentes ou em ampliação, voltadas para o mundo exterior à cidade, o comércio atacadista, depósitos, escritórios, e a indústria: a localização junto aos terminais de transportes era essencial, significando diminuição de custos. Estas atividades criaram enorme mercado de trabalho, fazendo com que a área se tornasse, além de foco de transportes inter-regionais, o foco de transportes intra-urbanos, que também, a partir da segunda metade do século XIX, foram largamente ampliados. Emerge assim uma área de maior acessibilidade dentro da grande cidade. (CORRÊA, 1995, p. 38-39).

Finaliza-se a seção 2 com as transformações desencadeadas pela instalação da ferrovia que vai de interligar as fazendas produtoras, o mercado interno ao externo. Além disso vai possibilitar novos meios de comunicação, de transporte e de comércio que guardam em sua origem a transição de um mundo rural – que paulatinamente vai se inserindo em uma divisão territorial mais ampla onde os valores se alteram de acordo com uma conjuntura mundial, mas mantendo-se as particularidades da cidade e de Benfica – para uma sociedade que sofrerá uma intensa transformação com a chegada da FEEA.

O desenvolvimento teórico e conceitual relacionado aos dois momentos de formação da cidade e de Benfica, da cidade liberal para a cidade fordista, da transição

do agrarismo para o industrialismo, do rural para o urbano, em Benfica, está apresentado na seção 3, *A cidade e o urbano: de Juiz de Fora a Benfica*.

No desenvolvimento teórico e conceitual trabalhou-se com a ideia dos agentes de produção do espaço, presente em Capel (1975) e Corrêa (1995), combinada à ideia de Estado do modelo de acumulação brasileiro presente em Moreira (2014), tendo o arranjo espacial como formas de análise da estrutura urbana, juntamente com a análise da transição do agrarismo para o industrialismo. Nessa construção, sobre a necessidade de se trabalhar com a definição de que o espaço pode ser visto como um sistema de objetos e de ações e como ele é a materialização da acumulação desigual de tempos, dialogou-se com Carlos (2013) e Santos (2006) e ainda se aproximando os estudos sobre o subúrbio de Fernandes (2011) e Oliveira (2010). Partes do pensamento de Lefebvre em suas duas obras, *Do rural para o urbano* (1978) e o *Direito a cidade* (2006), nas quais o autor oferece uma vasta análise para se trabalhar a transição do espaço, da sociedade na geografia urbana, também compuseram esta construção. De Fernandes (2008) e Moreira (2002) utilizou-se a ideia de longa duração dos eventos e dos processos históricos, políticos, econômicos e sociais que nos permite uma articulação com os fenômenos e processo mundiais, com o nacional e local.

Foi estabelecida uma forma de pensar a cidade nos diferentes tempos e espaço do Estado, da economia política, da mudança dos ritmos e dos modos de vida entre os dois períodos históricos. O primeiro como período liberal de espaço e tempo de produção do espaço e o segundo o período fordista que é a passagem em escala nacional do espaço molecular para o espaço monopolista.

Anexou-se o pensamento de Carlos (2013) que expressa a importância dos fatos históricos sobre a cidade, mais precisamente a discussão apresentada sobre a relação entre centro-periferia e valor de troca e das terras nesse espaço. Lefebvre (2006) contribuiu com a ideia principal de produção do espaço dentre outros conceitos de rupturas e continuidades, de momentos da cidade e do urbano.

Apresentar e situar o subúrbio no tempo e espaço da evolução urbana da cidade, conceito usado e trabalhado por Fernandes (2011), em todos os seus aspectos, para descrever que a sua história é mais rica do que apontam na geografia urbana da cidade do Rio de Janeiro, ajuda a entender a transição e a transformação da estrutura urbana da cidade e de Benfica no tempo e espaço da cidade. O autor descreve e conceitua o subúrbio como sendo:

> O sentido essencial, original e geral da categoria subúrbio reside no fato de representar um espaço geográfico situado à margem, nas bordas, na periferia, localizado extramuros da cidade. Um espaço produzido junto à cidade e tão antigo quanto ela, mas que, por sua localização geográfica, tipo e forma de uso, não se confunde nem com a paisagem nem com o espaço considerado urbano. Outra característica presente na categoria subúrbio é ser um espaço subordinado à cidade, em termos jurídicos, políticos, econômicos e culturais [...] (FERNANDES, 2011, p. 34).

Para entender Juiz de Fora, partiu-se mais precisamente dos trabalhos de Geraldo (2014), Giroletti (1988), Guimarães (2006), Menezes (2003) e Silva (2014), e outros para conseguirmos visualizar a cidade nesse contexto da produção do espaço interno.

Adotou-se a técnica do encontro para se construir uma relação entre vários autores da geografia brasileira, passando o diálogo com esses autores por momentos curtos, outras vezes mais prolongados e, ainda, outros dentro de determinado contexto da análise. O desenvolvimento do pensamento dos autores sobre o espaço, sobre a cidade, a sociedade, o capitalismo, o urbano, e sobre o subúrbio são identificados. Pensamentos que se encontram e dialogam entre si, mesmo com suas diferenças, na forma de conceituar, de olhar e dizer o que foi o processo e o fenômeno descrito.

Discutiu-se, também, a relação que o modelo dual estabelece para análise da cidade e apresentou-se um ponto de discussão presente em Fernandes (2011), Harvey (1980), Moreira (2014) e Oliveira (2010), para auxiliar na busca de novas formas de olhar e de interpretar a cidade e o espaço urbano.

Um dos objetivos foi o de se discutir as raízes, a gênese, a formação, os agentes que materializam e consolidam as políticas de produção do espaço na cidade e em Benfica. Não se trata de matéria exclusiva deste trabalho: é parte integrante dos estudos realizados sobre a geografia urbana da cidade desenvolvidos no (Laboratório de Territorialidades Urbanas (Latur) da Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF) e por outros autores que discutem a história e a geografia locais, como Giroletti (1988), Miranda (1990) e Pires (2004). Com Menezes (2003) construiu-se um diálogo de estudo da formação que ultrapassa o nosso tempo de estudo, que é a geografia a partir do Caminho Novo, mas, além disso, apresenta a relação entre as famílias e a produção da cidade. Geraldo (2014) faz uma apresentação mais aprofundada sobre os agentes de produção do espaço, seus precursores, que também estão presentes

neste trabalho, e do processo de transição entre os diferentes tempos do modo de acumulação capitalista. Em Silva (2014) tem-se um trabalho de discussão sobre a zona norte, a relação dos fazendeiros com o processo de produção do espaço, valorização das terras e venda dessas terras para o poder público, mas, principalmente, a relação entre a habitação, o transporte e a expansão do espaço urbano em Juiz de Fora, no sentido de consolidar a região norte como o espaço de moradia da classe trabalhadora.

A partir desse desenvolvimento teórico e dessa metodologia, identificou-se a existência de uma relação entre os *donos do poder*[4], na cidade e em Benfica não é diferente: existe um entrelaçamento de nomes, sobrenomes, famílias, domínio das terras, dono de empresas, políticos, que são atores, pode-se dizer locais, internos que dão a tônica e a dinâmica da produção da cidade e o caráter, o tipo e o modelo de urbano que é produzido.

Nos dois pontos finais, discute-se e finaliza-se a seção 2 apresentando um esboço sobre a relação entre a cidade, o rural e o urbano em Benfica e em Juiz de Fora. Procura-se entender as continuidades e descontinuidades das formas de produção e dos diferentes modos de vida na cidade, orientados, nesse momento, pela discussão que Lefebvre estabelece em seu livro *O rural e o urbano* (1978) e também no livro *O direito à cidade* (2006), momento em que o autor desenvolve o pensamento sobre o "eixo de urbanização" e, assim, permite se pensar nas etapas de evolução da vida urbana na cidade, os conflitos e entre as formas de vida. Como o próprio autor ressalta, esse "esquema do eixo de desenvolvimento do modo de vida urbano, da urbanização em si, 'permitirá, numa certa medida, que se situem os pontos críticos, isto é, as próprias continuidades e descontinuidades'". (LEFEBVRE, 1978, p. 71).

Foi desenvolvido e apresentado neste trabalho as particularidades e singularidades da produção do espaço em Benfica; o urbano e a cidade que nascem como fruto da apropriação privada do espaço e do Estado. Buscou-se alcançar as diferenças, as rupturas, continuidades e descontinuidades do processo de produção da vida e da sociedade urbana, além de demonstrar o momento em que a sociedade urbana se expande e invade o espaço rural e os subúrbios.

Nas palavras de Lefebvre (2006):

[4] Expressão usada por Raymundo Faoro para designar quem manda nesse país (FAORO, 2001).

> A sociedade urbana se anuncia muito tempo depois que a sociedade no seu conjunto balançou para o lado urbano (da dominação urbana). Vem então o período em que a cidade em expansão prolifera, produto das periferias distantes (subúrbios), invade os campos. Paradoxalmente, nesse período em que a cidade se estende desmesuradamente, a forma (morfologia prático-sensível ou material, forma de vida urbana) da cidade tradicional explode em pedaços. O processo duplo (industrialização-urbanização) produz o duplo movimento: explosão-implosão, condensação-dispersão (estouro) já mencionado. É portanto ao redor desse ponto crítico que se situa a problemática atual da cidade e da realidade urbana (do urbano). (LEFEBVRE, 2006, p. 76).

Benfica é o espaço representativo dessa expansão, do momento de industrialização e urbanização no século XX em Juiz de Fora. Talvez, a busca dos pontos críticos e de transição ajude a entender a dinâmica da evolução do urbano na cidade. Como diz Lefebvre (2006, p. 76): “[...] esta cidade que atravessa tantas vicissitudes e metamorfoses, desde seus núcleos arcaicos, [...] essa forma social admirável, essa obra por excelência da práxis e da civilização se desfaz e se refaz sob nossos olhos”. Um dos objetivos desta pesquisa foi o de se demonstrar essa metamorfose que é a cidade.

Na seção 4 apresenta-se o resultado final da pesquisa e o que se apontou como a problemática inicial que levou ao desenvolvimento deste trabalho, demonstrando a transformação de Benfica, sua mudança de forma sob novas estruturas e exercendo uma nova função no arranjo espacial urbano da cidade. Benfica se transforma no subúrbio, espaço da indústria e do operário com as ações diretas do Estado, fazendo parte da política nacional de desenvolvimento da siderurgia e da indústria bélica, cujo maior exemplo foi a construção da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN). Moreira (2014) deixa claro a importância dessa indústria que se torna símbolo da transição do agrarismo-industrialismo e do processo de industrialização-urbanização do Brasil. As semelhanças com Volta redonda não param somente nas características e nos aspectos físicos do território. Em Juiz de Fora-Benfica como em Volta Redonda os militares foram os precursores do processo de transformação do espaço e da sociedade. FEEA e CSN estão interligadas em uma nova geografia do estado brasileiro de construção de espaços urbanos dentro da lógica fordista e moderna, que rompesse com um modo de vida rural agrário e de ausências.

A fábrica é o laboratório, por excelência, da mudança social e do espaço. O modelo *Company Town* que engloba todo o sistema produtivo, de modo de vida, de transformação dos trabalhadores rurais em operários, do modo de vida rural para o

urbano. A FEEA desempenha várias funções, não só para a produção de estojos e espoletas de artilharia, mas como uma grande fábrica que atendesse aos aspectos necessários para a metamorfose do espaço e da sociedade. Para isso, se tornou um centro de fabricação de tijolos, de produção de alimentos, abrigava no seu complexo a maternidade, escolas, área para a prática de esportes, principalmente o futebol.

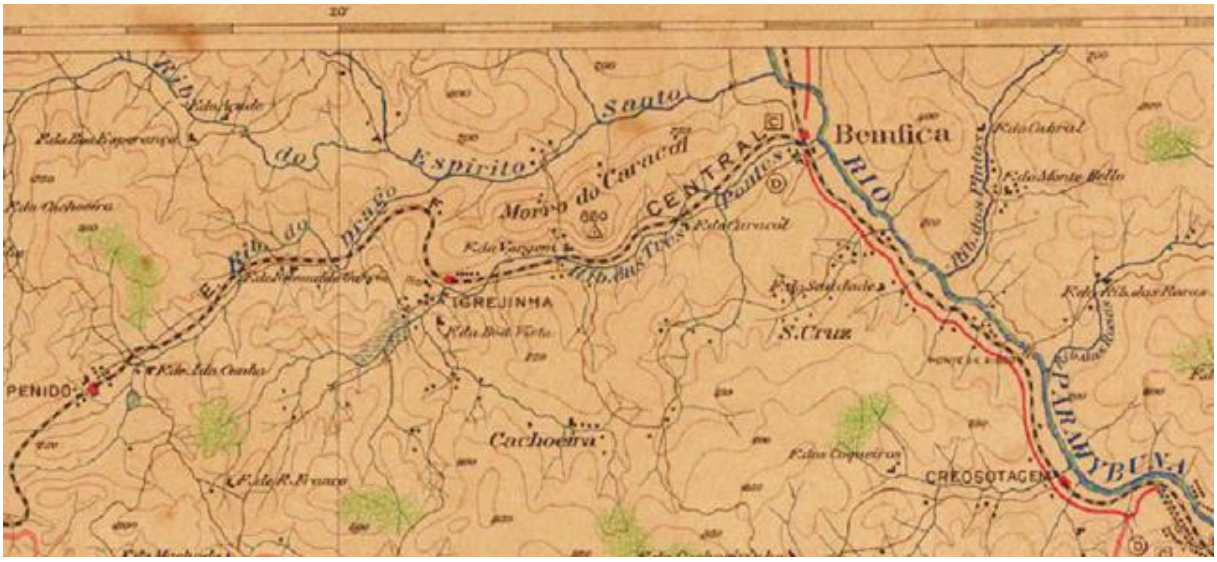
A fábrica muda a forma de pensar o espaço e a vida do trabalhador, do seu movimento no espaço e da sociedade ao seu redor. Todas as instâncias da vida social eram pensadas em conjunto, simultâneas, se concretizaram em tempos diferentes, mas se conjugaram, fazendo parte de um pensamento de Estado que transforma espaço e sociedade e consolida a função operária, industrial e militar em Benfica.

2 A FORMAÇÃO DOS SUBÚRBIOS NAS CIDADES MODERNAS: UM ESTUDO DE BENFICA

2.1 Características do sítio de Benfica

Para se falar de Benfica e seu desenvolvimento espacial é essencial que se lance o olhar sobre a paisagem formada pela natureza que, de certa forma, indicou os caminhos da ocupação. Banhada pelo Rio Paraibuna como o rio principal e dois dos seus importantes afluentes, o Ribeirão Espírito Santo e o Ribeirão Três Pontes, Benfica possui uma riqueza hidrográfica que abastece toda a cidade de Juiz de Fora. O Ribeirão Espírito Santo e o Ribeirão Três Pontes cortam Benfica na direção oeste-leste e vão desaguar no Paraibuna (Figura 1).

Figura 1 – Recorte da Carta Topográfica de Juiz de Fora



Fonte: Minas Gerais ([c201-])[5].

O Ribeirão Três Pontes exerceu uma influência direta na divisão espacial do bairro determinando duas regiões distintas: uma região de várzea, compreendida

[5] Disponível em: <http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes_formatos_docs/photo.php?lid=581>.

entre os dois ribeirões e a região central, que se considera ser o primeiro sítio de ocupação: A Fazenda Benfica. Localizada na margem direita do Ribeirão Três Pontes, a sede da Fazenda Benfica tinha o seu limite latitudinalmente estabelecido pela Estação Ferroviária e em torno de um quilômetro de extensão longitudinalmente formando uma planície favorável à ocupação.

Menezes (2003) faz uma descrição do relevo em que está localizada a cidade de Juiz de Fora. A autora auxilia no entendimento da importância dessa planície fluvial. Assim, é possível destacar os aspectos naturais que fizeram a diferença no processo de ocupação em terrenos montanhosos, como o da cidade e de Benfica. Utilizando-se de uma descrição de Orlando Valverde sobre a Zona da Mata, Menezes (2003) relata:

> Escarpas, cristas, vales serranos, matas várzeas de entulhamento e rios assentados sobre uma variação altimétrica entre 300 e 900 metros compõem os acidentes geográficos mais comuns neste tramo (Cf. Valverde: 1958) do Planalto da Mantiqueira. Assim, nas “goelas da Mantiqueira” como definiu Guimarães Rosa cresce a vila de Santo Antônio do Paraibuna em meio ao movimento abolicionista, a promulgação da lei de Terras e a iminente decadência da economia cafeeira no Vale do Paraíba. Com o crescimento urbano acelerado como que para compensar o tempo perdido de sua não existência na rota da então extinta mineração do ouro, torna-se o arraial do Paraibuna expressão de outras possibilidades e oportunidades na mais recente fronteira econômica da Província de Minas Gerais. (MENEZES, 2003)[6].

Tal descrição facilita a compreensão do espaço de Benfica, dentro da cidade. O relevo em Benfica é formado pelos mares de morros e uma planície, situada no vale do Paraibuna no noroeste da cidade, é uma das poucas áreas propícias a um primeiro processo de povoamento. Dentre as outras localidades da região norte da cidade, nenhuma oferecia tais condições naturais, uma vasta hidrografia e uma planície de ocupação extensa considerável em um terreno montanhoso, praticamente aos pés da Serra da Mantiqueira, entre a região das Vertentes e a Zona da Mata. Talvez, o sítio geograficamente mais habitável fosse o de Benfica e não aquele onde se assentou o centro da cidade, o que explica o papel da geopolítica do poder dos fazendeiros para a definição do centro da cidade.

[6] Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146(133).htm>.

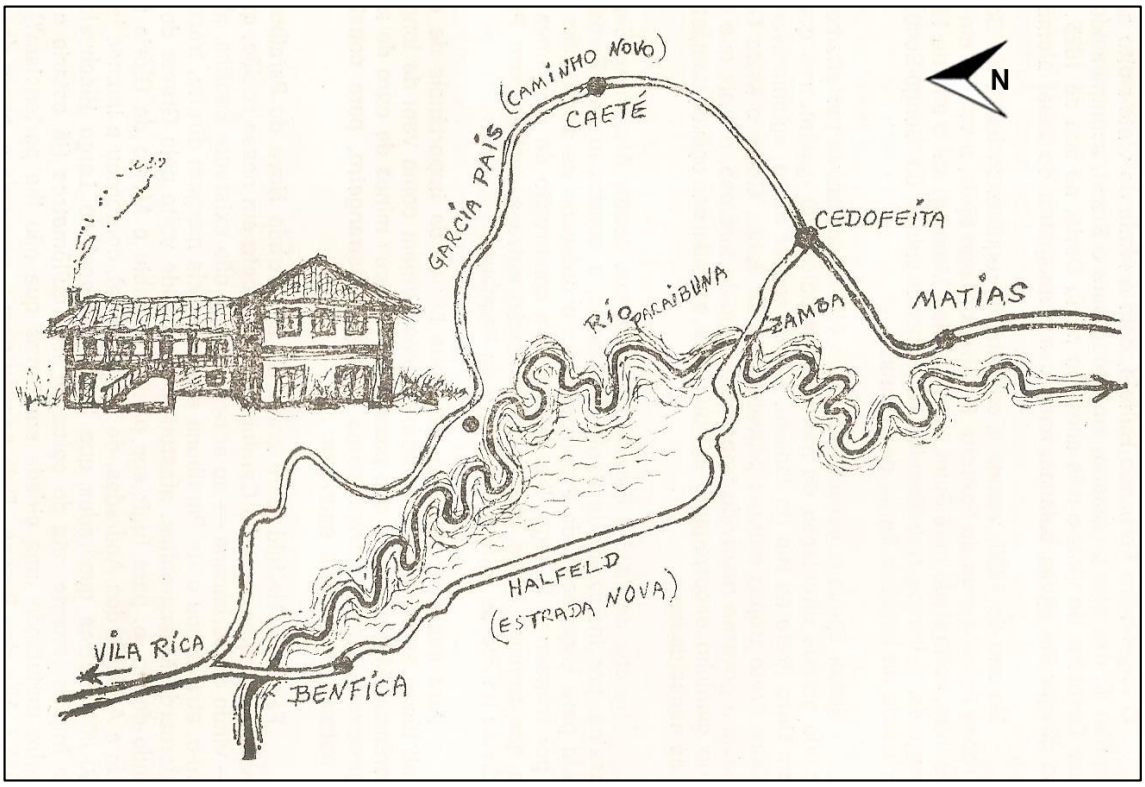
Esta vasta planície habitável em conjunto com a hidrografia fez a diferença, pois com a mudança do traçado do Caminho Novo para a margem esquerda do Paraibuna a Fazenda Benfica tornou-se ponto de parada para as tropas e as invernadas de gado. Contextualizar esse momento é importante para que se note o quanto a geografia da construção de estradas e dos transportes é marcante em Juiz de Fora e como os caminhos são vetores de crescimento de localidades e articuladores de centralidades. Para Menezes (2003):

> Na sobrevida da economia mineradora e da escravidão, frente aos distúrbios que permaneceram o período regencial o Império investe na modernização do Caminho Novo. Esta tarefa foi dada ao então Chefe da Polícia de Ouro Preto, que tinha interesses econômicos na região das minas e tinha enfrentado a Revolta Mineira de 1842. O engenheiro de minas e militar Henrique Halfeld fica então encarregado de melhorar as condições de transporte entre a capital da província mineira- Ouro Preto e a capital do Império – Rio de Janeiro iniciando pelo trecho entre Ouro Preto e Paraibuna, onde os Tostes – família oriunda das Minas do ouro - tinham fazenda e com uma das filhas de quem Halfeld se casou. (MENEZES, 2003)[7].

Portanto, a alteração no traçado do Caminho Novo, influenciou no processo de evolução de Benfica. O mapa da Estrada Nova (Figura 2) já indica Benfica como uma localidade, provavelmente ponto para parada e abastecimento de tropas. É importante ressaltar que este recorte temporal tem início em 1877, o que faz com que boa parte dessa realidade histórica, social e geográfica não seja contemplada neste trabalho, o que aponta para a necessidade de estudos mais aprofundados do passado que venham somar no desvendar da geografia desse espaço.

[7] Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146(133).htm>.

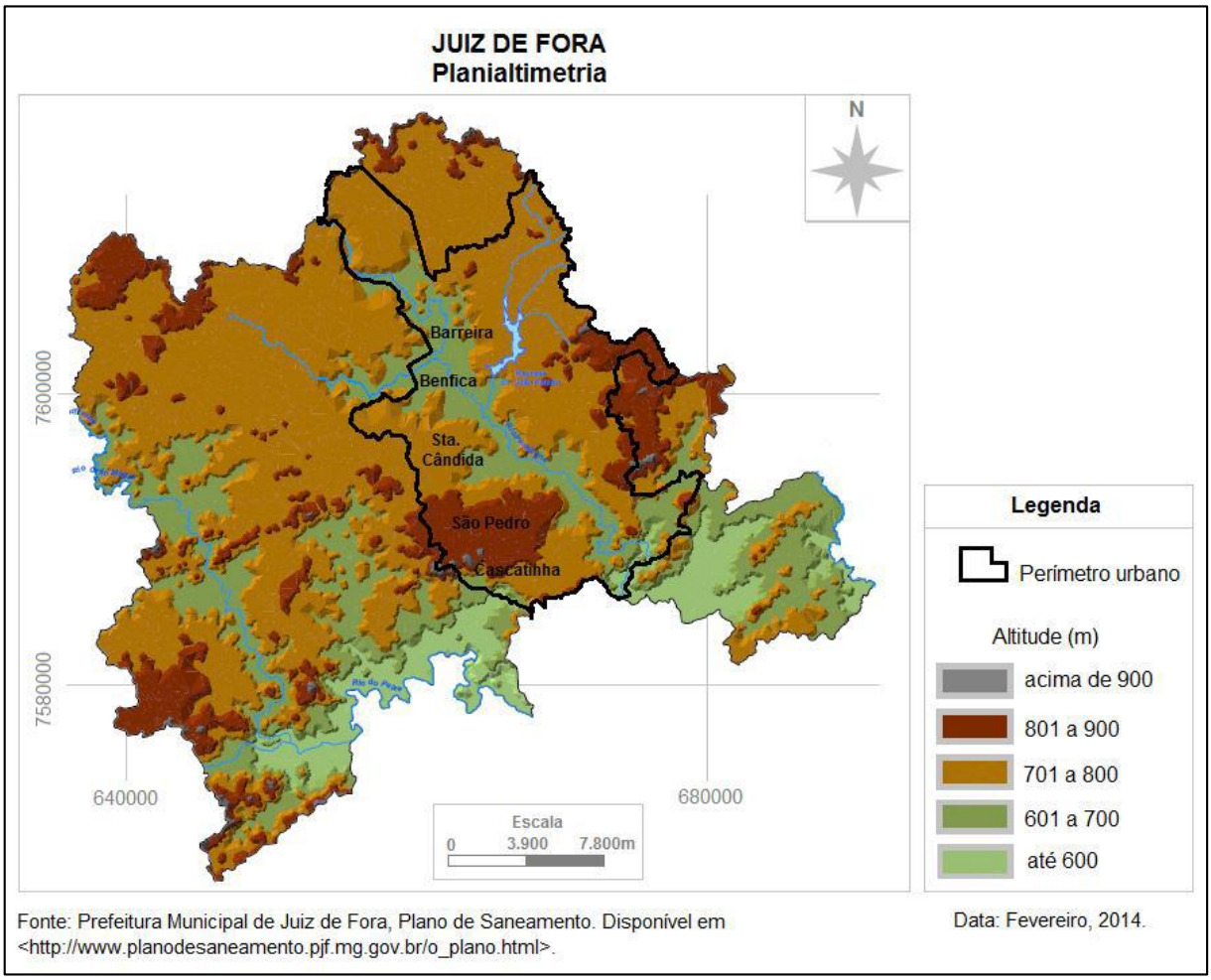
Figura 2 – Esboço de Juiz de Fora no início do século XIX



Fonte: Lessa (1985, p. 40).

Assim, o primeiro sítio de ocupação do espaço em questão, é um vale entre morros, que oferece uma planície de ocupação que vai abrigar uma das principais centralidades urbanas da cidade O Mapa 1 apresenta a geomorfologia do sítio de ocupação.

Mapa 1 – Geomorfologia de Juiz de Fora



Fonte: Geraldo (2014, p. 122).

O presente trabalho buscará mostrar o processo evolutivo de Benfica bem como suas funções enquanto subúrbio rural, subúrbio urbano, a transição das formas espaciais e a função de centralidade, a partir da segunda metade do século XIX, com a inauguração da Estação Ferroviária em 1877, seu longo processo de formação e transformação do espaço, da sociedade e da natureza até 1930.

2.2 Benfica: espaço pastoril e centralidade da indústria pecuária

Este estudo começa no tempo e espaço político de transição do Brasil Império para o Brasil República. É o espaço/tempo em que se estabelecem outras relações

jurídicas, políticas e econômicas no país. Para Ruy Moreira (2011) a transição do século XVIII para o século XIX irá representar essa transição:

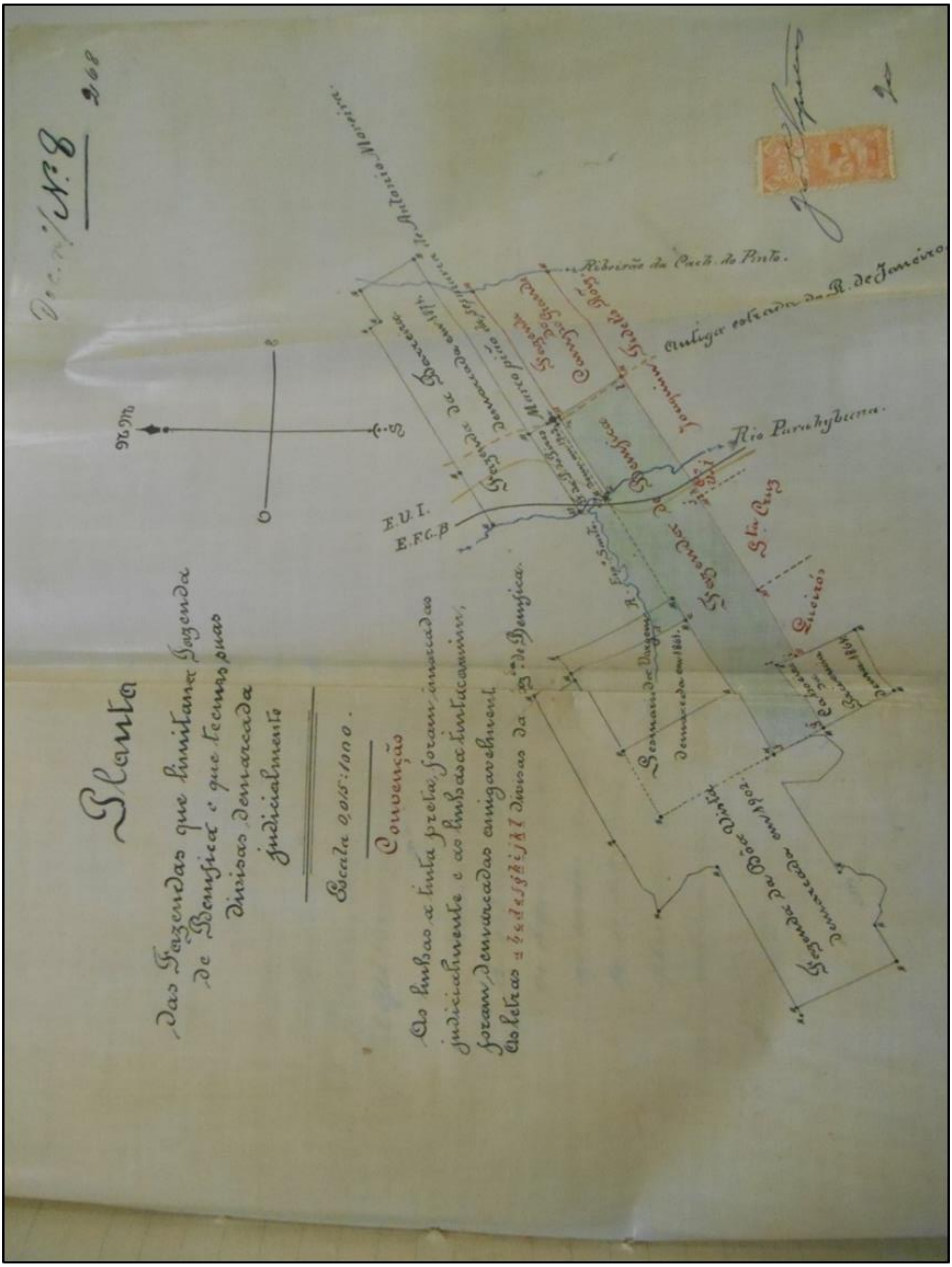
> [...] É quando o sistema colonial se finda. E uma nova forma de arrumação do espaço se estabelece. De um lado altera-se o arranjo econômico demográfico e de outro, o institucional do Estado, numa nova ordem de relação visível e invisível. O rearranjo econômico-demográfico vem da reafirmação cafeeira da centralidade plantacionista e o institucional da emergência do Estado nacional. É a cidade, entretanto, a referência do novo ao tempo em que a fazenda mantém-se como base. Cabeça do Estado Nacional, a cidade é o centro político de um arranjo de espaço de que a fazenda é o cerne econômico. (MOREIRA, 2011, p. 79).

Identificar e descrever a transformação do espaço e da sociedade ao longo do tempo em Benfica é o nosso objetivo nesse tópico. A Estrada de Ferro Dom Pedro II, à época, foi o principal objeto estruturador de novas relações sociais e comerciais. Espaço rural constituído por um complexo de fazendas especializadas na criação de gado e na produção de gêneros alimentícios como o arroz, feijão e milho, Benfica, na segunda metade do século XIX se apresenta como a principal área pecuária da cidade de Juiz de Fora.

Para traçar os aspectos relevantes dessa transformação será descrita a realidade da organização social do espaço em questão: nosso marco histórico e geográfico é a inauguração da Estação Ferroviária de Benfica, no ano de 1877. A partir daí, serão mostrados o arranjo e a estrutura social e do espaço descrevendo-se as atividades econômicas, sociais e políticas da época.

O complexo de fazendas, já anunciado, compunha a principal área pecuarista da cidade de Juiz de Fora, cidade que era especializada na produção do café, o que permite brevemente concluir se tratar de um espaço rural, mas com outra função e uso do solo. A Figura 3 dimensiona e situa a organização espacial, divisão e extensão da propriedade.

Figura 3 – Planta do parcelamento da Fazenda Benfica



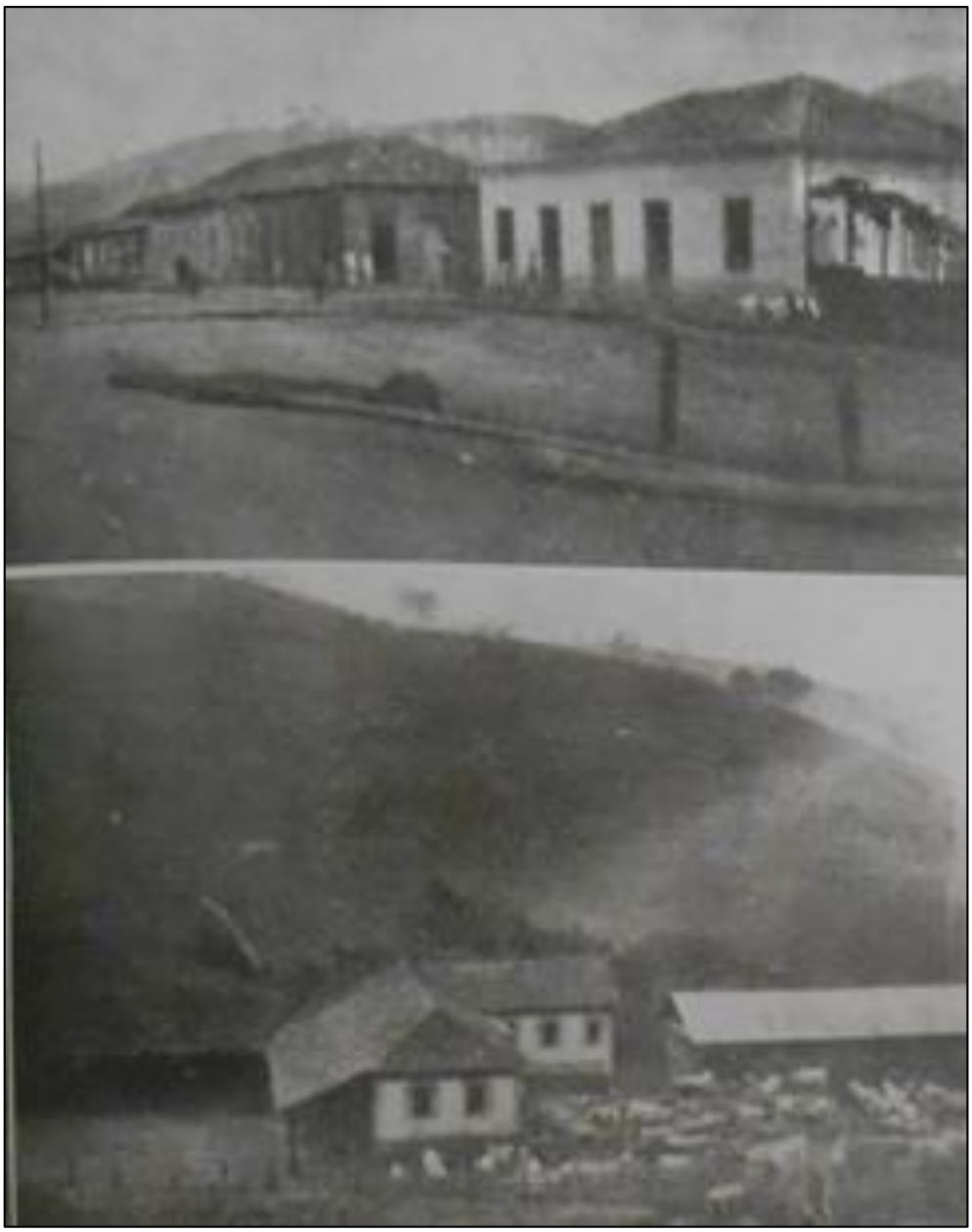
Fonte: Arquivo Histórico da Universidade Federal de Juiz de Fora (1905).

A principal fazenda da região é a Fazenda Benfica, pertencente à família Barbosa. Percebe-se o domínio do espaço por latifúndios voltados para a criação e venda de gado (LAGE; ESTEVES, 1915), portanto, a geografia de Benfica é marcada pelas fazendas e fazendeiros. Ludovino Martins Barbosa, um dos herdeiros da fazenda, era considerado *Coronel*, posteriormente *Major*, político e capitalista. No Inventário de Dona Angélica Barbosa consta que possuía em torno de 50 escravos, que a fazenda produzia arroz, milho dentre outros gêneros, que a principal atividade era a criação de gado de corte e de leite. Além desses usos, há, também, indícios de mineração na fazenda. As Figuras 4 e 5 mostram duas fazendas da região: a Fazenda Benfica (Figura 4) e a Fazenda Boa Vista, do Cel. Antônio Sobreira, vizinha à Fazenda Benfica (Figura 5).

Figura 4 – Fazenda Benfica e Fazenda Vista Alegre o Coronel João Quintino de Oliveira

Fonte: Lage e Estevez (1915, p. 369).

Figura 5 – Foto da propriedade do Sr. Coronel Ludovino Martins Barbosa



Fonte: Lage e Estevez (1915, p. 369).

A região recebeu investimentos da Companhia Pastoril Mineira com a instalação de um Matadouro, o que representa a estruturação de um sistema produtivo pecuarista fornecedor e abastecedor do mercado interno da cidade e, também, do Rio de Janeiro já que, desde 1877, com a inauguração da Estação Ferroviária, Benfica se interliga a outros mercados, o maior deles, a capital da República, Rio de Janeiro, maior centro de aglomeração humana do país e o maior mercado consumidor. Em

sua edição de 25 de abril de 1890, o jornal O Pharol[8] (Anexo A) noticiou tal investimento:

> A Companhia Pastoril Mineira obteve do governo deste Estado concessão para estabelecer dois matadouros frigoríficos, um em Bemfica (sic) e outro em Tres (sic) Corações do Rio Verde, realisando (sic) assim mais um dos melhoramentos que teve em vista, ao elaborar o seu grandioso programma (sic).

Por se configurar como uma importante região pecuarista, foi criada em Benfica a *Feira de Gado*, mencionada pela historiadora Elione Silva Guimarães em seu livro: *Múltiplos viveres e dos afrodescendentes e os conflitos de terras* (GUIMARÃES, 2006) A Feira de Gado movimentou um grande volume de capital pela exportação de gado e outros víveres e representou uma centralidade na compra e venda de gado no Estado. O jornal O Pharol, de 15 de abril de 1890, apresenta um demonstrativo da referida feira, conforme se apresenta no Anexo B.

As fazendas de Benfica e do Distrito de Chapéu D'Uvas[9] não forneciam somente carne verde, já que o leite e os produtos derivados também eram pauta da exportação. A indústria pastoril e leiteira era diversificada, detinha técnicas e instrumentos técnicos que demonstram o grau tecnológico necessário para manutenção dessa indústria. Os relatos de jornais trazem essas informações, como o que se encontra a partir de uma reclamação pública do Comendador Caetano de Oliveira, da Fazenda Boa Vista, vizinha da Fazenda Benfica. A reclamação foi redigida na coluna de "Interesse Geral" do jornal O Pharol, de 12 de janeiro de 1884, com matéria de título "*Exportação de Leite Minas – A Fazenda do Comendador Caetano de Oliveira Rôxo*" (Anexo C). A matéria está transcrita em partes: a primeira que nos traz a informação que o Comendador é um grande exportador de leite para a Corte e a segunda parte que descreve o aparato técnico empregado no sistema de produção e conservação do leite para ser transportado até a Estação de Benfica:

[8] O Jornal O Pharol foi um periódico publicado em Juiz de Fora, Minas Gerais, entre os séculos XIX e XX.
[9] Chapéu D'Uvas é um distrito de Juiz de Fora, localizado na zona norte da cidade.

> Tivemos ocasião de visitar ultimamente a Fazenda da Boa Vista, propriedade do Sr. Comendador Caetano de Oliveira Rôxo, e iniciador de exportação, para a Corte, de leite fresco de Minas, fazenda situada neste município entre as estações de Chapéu D'uvas e Benfica...
> [...] Sendo todo o serviço quase todo feito a noite afim de chegar a Estação de Chapéu de Uvas que dista 9 kilômetros da fazenda, à hora da passagem do expresso, era indispensável um gazometro, assim como também se tornava indispensável um aparelho para o fabrico de gelo, destinado a conservar o leite durante a viagem. Ambos os aparelhos funcionam perfeitamente, assim como outros menos importantes, mas que denotão o espírito adiantado da fazenda: chocadeira artificial, máquina de bater manteiga, serra circular, etc; etc; sendo quase todas movidas a vapor [...]

Os fazendeiros obtinham uma técnica produtiva na criação do gado e para a retirada do leite. Seu maior mercado era a capital do Brasil, o Rio de Janeiro, além de Juiz de Fora, centro industrial e financeiro que passou pelo processo de fundação e industrialização na segunda metade do século XIX. Uma carta publicada por Francisco Lins no jornal O Pharol, de 21 de setembro de 1892 (Anexo D), é um exemplo do entusiasmo com a agricultura e com a construção da Escola Agronômica em Benfica, no desenvolvimento de novas técnicas de ensino, formação e produção. Alguns trechos do documento encontrado na edição de 1892:

> [...] Si alguém por ahi supõe que não é difícil fazer deste pedaço da América um centro industrial pode limpar as mãos a parede ou tirar o seu cavalo da chuva que não arranjará coisa nenhuma. Na quadra que atravessamos, nós devemos e havemos de volver todos os nossos olhares para o sólo, para este maravilhoso sólo, de onde facilmente podemos tirar, não só o necessário combustível para os nossos idolatrados e exigentes estômagos, como também o necessários para comprarmos na Europa e nos Estados Unidos os objetos manufacturados, cujo uso nos for aconselhado pela civilização. Todos nós, portanto, temos a obrigação de gritar:
> – A lavoura!
> A lavoura pois: - tal qual, como se diz no final dos anúncios das companhias equestres e acrobáticas.
> Estas desalinhavadas considerações foram-me suggeridas por uma deliciosa visita que, há poucos dias, à Escola Agronômica, recentemente fundada nas mediações da Estação de Bemfica pela Companhia Organização Agrícola e dirigida pelo dr. Ch. Seigneuret, distinto cidadão francez, extraordinariamente ilustrado, muito conhecido já entre nós e que com grande talento vem colaborado nessas folhas nestes últimos tempos.
> [...] fiquei maravilhado, repito, e posso affirmar que aquele estabelecimento, organizado de acordo com um plano admiravelmente elaborado por homens de reconhecido talento e competência, há de se tornar em futuro próximo o maior fator do nosso progresso, de nosso engrandecimento..."
> Possui a Escola Agronômica um esplendido laboratório uma biblioteca e os mais perfeitos maquinismos, que as lavouras dos países da Europa tem empregado para tornar menos difícil e mais proveitoso o cultivo as terra, e, além do dr. Seigneuret, lá estão os professores E. Arnoux e H. Langerock, moços de incontestável talento e ilustração e encarregados de preparar os nossos compatriotas que quiserem se alistar as fileiras gloriosas, que no

> porvir, hão de levantar a nossa pátria do desanimador abatimento em que jazz, tornando-a forte e poderosa [...]

Os trechos transcritos acima são de grande relevância para evidenciar a característica social e produtiva do espaço em questão. Não se trata de um espaço pastoril com funções rudes, mas demonstram que no mundo rural e agrário, estavam presentes avanços científicos e produtivos, complexidades de nossa sociedade brasileira, que vai sendo formada com particularidades de cada formação social e espacial do Brasil. Benfica controlado por fazendeiros, que são ao mesmo tempo coronéis-industriais-políticos, povoado por negros e negras, escravos e escravas trabalhadoras e trabalhadores, imigrantes, comerciantes e mascates, é um exemplo empírico da construção de uma paisagem social. A estrutura e do arranjo do espaço se dá em conformidade com o tipo de produção agrícola-industrial, com o poder político e das instituições do Estado.

Caio Prado Júnior (2011) e Ruy Moreira (2011) destacam em suas análises sobre a formação social brasileira que a pecuária mineira desenvolvida no século XVIII tem um caráter técnico e se diferencia da pecuária nordestina. Prado Júnior (2011) retrata vários pontos diferenciais do modelo pecuário mineiro, com características de desenvolvimento técnico, que são encontrados no espaço em estudo, ainda que referencie e descreva a realidade de um século anterior ao tempo deste estudo. Prado Júnior (2001) faz um relato das fazendas do sul de Minas, mas aqui, disserta-se sobre um complexo de fazendas que constitui um arranjo produtivo de Juiz de Fora, uma cidade da Zona da Mata Mineira, cuja principal atividade econômica desenvolvida no decorrer do século XIX foi o plantio de café. Para Prado Júnior (2011), além de melhores condições naturais que as encontradas na Região Nordeste, o que mais chama a atenção é a superioridade manifesta das suas condições técnicas. A começar pelas instalações, muito mais complexas e mais bem cuidadas. Um aspecto que se destaca é a habitação:

> A vivenda não é a construção tosca e primitiva coberta de palha de carnaubeira que vimos no Norte; mas tem, pelo contrário, um certo apuro, que faz Saint Hilaire compará-las às herdades (fermes) de sua pátria. O mesmo se dá com os currais; sem contar a leiteria, que forma uma dependência própria, pois, ao contrário dos sertões, o leite é aproveitado comercialmente [...] (PRADO, 2011, p. 208-209).

Outra diferença se dá no cuidado com o pasto e na sua divisão em diferentes partes e tipos de forragem. Pode-se dizer que a análise que Prado Júnior (2001) realiza dos diferentes pastos como técnica agrícola *cai como uma luva*. Nesta pesquisa, chegou-se ao inventário de Dona Angélica Maria Barbosa, que traz a descrição da Fazenda Benfica: propriedades, escravos, gado etc. Descrevendo as diferenciações apresentadas por Prado Júnior (2011) e confrontando-as com as informações obtidas sobre a Fazenda Benfica[10], que dará origem ao bairro, percebe-se a proximidade, se não, total similaridade entre ambas. São as descrições que seguem.

Iniciando sobre as características das residências, o inventário de Dona Angélica Maria Barbosa descreve a existência de várias casas na Fazenda Benfica. Descrevendo uma delas comprova-se o que Prado Júnior (2011) diz de Saint Hilaire, e o que se encontra nas casas das fazendas no sul de Minas Gerais. A descrição da casa no inventário é a seguinte: "uma morada de casas e um rancho, tudo de madeiras lavrada, cobertos de telhas [...], com ar de requinte e não se tratando de uma habitação rústica"[11]. O que chama a atenção e estava meio que *sem sentido* era a divisão dos pastos, esse encontro entre a realidade descrita no inventário e o que Prado Júnior (2011) descreve como diferencial técnico. A mera descrição de diferentes tipos de pastos remete a um grau de diferenciação técnica na pecuária desenvolvida em Benfica. Os pastos estão assim divididos: 22 alqueires de pasto de grama e gordura; 10 alqueires de pasto veludo; 16 alqueires de pasto novo e 7 alqueires de pasto velho, além dos alqueires do que é denominado no inventário somente como pasto sem classificação específica.

Outro fator diferencial são as áreas destinadas à agricultura e que, segundo Prado Júnior (2011), pode-se assim fornecer aos animais o farelo de milho, que também é encontrado na Fazenda Benfica, já que continha vários alqueires para plantação de milho e arroz.

O laticínio é outro diferencial da pecuária mineira que também se constata na Fazenda Benfica e nas fazendas vizinhas, como exemplificado anteriormente nas falas do Comendador Roxo, um dos maiores exportadores de leite para o Rio de Janeiro, na segunda metade do século XIX, além dos laticínios na região.

[10] Todos os dados da fazenda são resultado de pesquisa documental realizada no Arquivo Histórico de Juiz de Fora e no Arquivo Histórico da Universidade Federal de Juiz de Fora.
[11] Descrição encontrada no Livro de Inventário de Dona Angélica Maria Barbosa, documento histórico pertencente ao Arquivo Histórico da Universidade Federal de Juiz de Fora.

Destaca-se, por fim, outro fator que Prado Júnior (2011) descreve: o trabalho escravo. Para o objetivo desta pesquisa, ajuda a compor a formação social, de classe e racial do espaço e da região em estudo. Como informa Prado Júnior (2011, p. 210), “o trabalhador é aí o escravo, livres nas fazendas são apenas o proprietário e sua família”. Prado Júnior (2011) ainda observa que, mesmo sendo a indústria mineradora a principal atividade da província,

> O que se dá em Minas e que chocará ao observador é que lá tais atividades secundárias, por circunstâncias especiais (a excelência das condições naturais, e um bom mercado próximo, como são os centros mineradores e o Rio de Janeiro), tomam vulto, adquirem certa importância que as atividades paralelas não lograram alcançar. E daí vermos grandes proprietários, legítimos fazendeiros, senhores de numerosa escravaria [...] (PRADO JÚNIOR, 2011, p. 211).

Para que se possa situar, a análise feita por Prado Júnior (2011) é em relação ao movimento de povoamento e desenvolvimento das atividades produtivas no século XVIII em Minas Gerais. No entanto, essa análise não é anacrônica e permite analisar os espaços no século XIX. É o caso da região norte de Juiz de Fora que se desenvolve como um espaço rural pecuário-leiteiro, com plantações de gêneros alimentícios como o arroz e o milho, seguido de uma indústria de transformação, que são os laticínios, olarias, matadouro, curtume etc. e ao lado da principal atividade econômica da cidade no século XIX, que é o café, que tem em seu distrito sede as principais fazendas dessa cultura.

As atividades secundárias, como a pecuária, permitiram um grande acúmulo de capital para as famílias que se ocuparam e desenvolveram esse setor nessa cidade, ao mesmo tempo em que a principal atividade econômica era o plantio de café. A pecuária na segunda metade do século XIX ganha importância, mesmo após o fim dos tempos áureos da mineração, por causa do processo de crescimento populacional, povoamento e adensamento dos núcleos urbanos, distritos e novos povoados e engenhos centrais que surgem às margens do Caminho Novo e que se intensificam com a construção da ferrovia. Pode-se concluir que a pecuária e o espaço rural em estudo têm importância econômica e geopolítica fundamental dentro da lógica do capitalismo agroexportador e para o abastecimento do mercado interno, pois

nos momentos de crise são essas regiões e fazendas voltadas para o mercado interno que terão um papel fundamental na manutenção da economia local e nacional[12].

Outro aspecto a ser dissertado e que chama a atenção é o de entender que as atividades desenvolvidas no Brasil colonial terão, de certa forma, continuidade no Brasil Império e no Brasil Republicano, com suas particularidades regionais. Essa questão será desenvolvida em outro momento, pois existem rupturas e continuidades econômicas, políticas, administrativas, ideológicas e produtivas que perpassam o tempo e que vão formando as características sociais e o espaço brasileiro em questão. Daí, também, se trabalhar com o urbano e o rural de forma em que se possa entender suas funções no tempo e no espaço, além de suas relações com o urbano que surge no entremeio dessas relações estabelecidas no tempo e espaço de predomínio das atividades rurais que já sinalizam um modo de vida diferente, uma espacialidade diferencial.

Pode-se dizer que a indústria pecuarista de Benfica é uma expressão do desenvolvimento pecuário brasileiro que tem início no Nordeste e que ganha força de acordo com a conjuntura política e econômica do país que vai se desenvolvendo pelos caminhos, estradas e trilhos ferroviários. O sistema escravocrata da pecuária mineira tem, em Benfica, um exemplo empírico. O censo de 1872 traz uma relação de 2.000 escravos na região e, no inventário de Dona Angélica Barbosa, encontram-se sobre sua posse 50 escravos, aproximadamente, sendo alguns escravos *da nação*, ou seja, vindos do continente africano.

Elione Silva Guimarães (2006) traz aspectos importantes da vida e organização social da Zona Norte de Juiz de Fora. Em seu livro, a autora aborda a relação entre famílias, terras e conflitos na região norte da cidade, onde se localiza Benfica, a partir de um triplo assassinato que ocorreu na Estação de Benfica, em 1919, fruto do conflito de terras entre a família de ex-escravos libertos e detentores de terras na região, o cel. José Sobreira, fazendeiro pecuarista que detinha grande quantidade de terras na mesma região. A partir do crime, a autora levanta mais elementos para melhor visualização das características sociais de Benfica e da região. Guimarães (2006) chama a atenção para o fato de que nem só de café vivia Juiz de Fora, muito embora a agroexportação do café fosse dominante “a região possuía uma significativa diversificação econômica: produção de alimentos, aguardente e pecuária”

[12] Moreira (2014) denomina de fazendas de subsistência.

(GUIMARÃES, 2006, p. 279). Para a autora, José Augusto Destro apresenta elementos significativos para a compreensão da geografia da produção do espaço urbano, dessa região, que se inicia com as relações produtivas e do uso da terra, enquanto um espaço rural, de fundamental importância para se entender as mudanças no cenário da produção e dos tempos da divisão territorial do trabalho na cidade. Assim, a autora referencia-se em Destro para informar que:

> [...] no final dos oitocentos e início do século XX, mesmo ainda possuindo condições de reprodução da rubiácea (com aproximadamente 20% de terras em matas virgens), o município de Juiz de Fora buscava diversificação econômica. Com as crises conjunturais do café – crise dos preços (1896-1910) e primeira guerra mundial (1914-1918) – ocorreu um maior incremento da pecuária, setor que mais cresceu em Minas Gerais entre 1900-1920. Esta atividade já se vinha desenvolvendo no interior das unidades cafeeiras juiz-foranas, aproveitando-se em pastos as terras deixadas pela cultura da rubiácea. O crescimento desta economia criatória promoveu uma valorização das terras, impulsionando seu maior aproveitamento, atingindo todas as áreas rurais do município, mas principalmente a região de Benfica. Neste arraial foi fundada, em 23 de abril de 1889, uma feira de gado. Realizava-se o incremento do valor mercantil da terra. (DESTRO apud GUIMARÃES, 2006, p. 298).

Para Destro (apud GUIMARÃES, 2006) a ocupação das pastagens vai se efetivando. O aluguel de pastos se processa na região, dada a valorização e o crescimento do mercado de terras em Benfica, a produção e comércio de gado de corte e de atividades agrícolas.

As informações contidas na citação de Destro (apud GUIMARÃES, 2006) são analisadas uma a uma, pois vão constituir o mosaico de informações que se está usando para tecer a realidade social e geográfica de Benfica, que vai da segunda metade do século XIX à década de 1930. A pecuária é a principal atividade econômica da região norte município de Juiz de Fora, as fazendas são a centralidade social e produtiva e a sociedade é marcada pelas diferentes raças e classes.

Voltando em Guimarães (2006), em Benfica, a disputa pela terra implementada pelo Cel. José Sobreira e os sobrinhos de Balbino de Mattos, estes últimos contrários à ação de ocupação indevida de áreas de pastagem promovida pelo citado coronel, ilustra, de fato as ações “mandonistas” do momento histórico.

Leal (2012, p. 43) auxilia no entendimento desse “mandonismo local” exercido pelos coronéis no Brasil agrário. O autor faz uma análise das particularidades locais

do “coronelismo” e suas variações no tempo que serve como subsídio para se entender Benfica e as ações dos fazendeiros locais que agiam enquanto um grupo político, mas com diferenças e disputas entre si. O mais importante é a maneira como esse coronelismo se mistura com o elevado grau de avanço tecnológico e empresarial nas atividades desses fazendeiros locais; o poder privado destes e as relações que são estabelecidas na produção do espaço rural e a transição para o urbano. Para Leal (2012) o coronelismo:

> Não é, pois, mera sobrevivência do poder privado, cuja hipertrofia constituiu fenômeno típico de nossa história colonial. É antes uma forma peculiar de manifestação do poder privado, ou seja, uma adaptação em virtude da qual os resíduos do nosso antigo e exorbitante poder privado tem conseguido coexistir com um regime político de extensa base representativa. Por isso mesmo, o “coronelismo” é sobretudo um compromisso, uma troca de proveitos entre poder público, progressivamente fortalecido, e a decadente influência social dos chefes locais notadamente dos senhores de terras. Não é possível, pois, compreender o fenômeno sem referência à nossa estrutura agrária, que fornece a base da sustentação das manifestações de poder privado tão visíveis no interior do Brasil. Paradoxalmente, entretanto, esses remanescentes de privatismo são alimentados pelo poder público, e isso se explica justamente em função do regime representativo, com sufrágio amplo, pois o governo não pode prescindir do eleitorado rural, cuja situação de dependência ainda é incontestável. Desse compromisso fundamental resultam as características secundárias do sistema “coronelista”, como sejam, entre outras, o mandonismo, o filhotismo, o falseamento do voto, a desorganização dos serviços públicos locais. (LEAL, 2012, p. 44).

Essa estrutura coronelista é representativa de que algumas formas e forças políticas e de poder perpassam os tempos, o privatismo e a relação entre o poder público e o poder privado, na atualidade, expandido no cenário do sistema capitalista contemporâneo que engloba outros agentes como empresas e tipos de capitais que exercem influência política direta sobre governos nacionais e em outras escalas, determinando políticas contrárias às necessidades da população e na manutenção de direitos em favor do aumento dos lucros. O poder privado no Brasil Império vai se tornar uma marca da política que envolve fazendeiros e estruturação do poder público e privado no Estado. Em Juiz de Fora não será diferente, as classes mais abastadas, detentoras de terras e de capital, que estão presentes desde a sua fundação, na década de 1850, permanecerão durante toda a segunda metade do século XIX e início do século XX.

O “mandonismo e o filhotismo” são marcas da estrutura social do poder que vê-se reverberar em Benfica sobre o controle e a produção do espaço. Como exemplo, Ludovino Martins Barbosa, filho de Antônio Martins Barbosa e Angélica Martins Barbosa, foi um dos principais fazendeiros e capitalista da região que se elegeu enquanto vereador por vários mandatos na cidade, como se pode constatar através do registro encontrado no jornal O Pharol, de 6 de março de 1895 (Anexo E).

O jornal O Pharol, de 15 de dezembro de 1900, em notícia publicada, consta a necessidade de se construir um posto policial em Benfica (Anexo F). A mesma foi atendida em 1903, conforme nota publicada no mesmo jornal – O Pharol, de 7 de junho de 1903 – constando que o Estado publicou no jornal “Minas” o envio de “duas praças a comando de um cabo” para Benfica (Anexo G).

Segundo o censo de 1872, no Distrito de Chapéu D’uvas, do qual Benfica era limítrofe – e, em alguns momentos, Benfica era reconhecido como pertencente a ele – a segurança era realizada pelos chefes de quarteirões. As milícias formadas por jagunços dos fazendeiros-coronéis era uma prática no Brasil ao longo de sua formação social jurídica e administrativa, como pode ser confirmado em Leal (2012). Pode-se deduzir que esse espaço seguia as leis ditadas pelos fazendeiros e que o sistema de controle do espaço era exercido por essa classe. Como os jornais e os relatos trazem muito mais os feitos positivos desses mandatários locais, poucos registros que trazem seus maus tratos junto à população negra foram encontrados. Localizou-se um relato, no jornal de 1908, que descreveu o castigo efetivado por Ludovino Martins Barbosa e seu genro a um crioulo (Anexo H). Excluído tal relato, a caça aos negros fugidos era tema recorrente nos jornais da época. Assim se apresenta o relato:

> Por estar promovendo desordem em Benfica foi ali preso e trazido à cidade o creoulo Octávio de tal, tendo sido o mesmo recolhido. Apresenta o indivíduo as mãos inchadas declarando ter recebido bolos dos srs. Major Ludovino Martins Barbosa e seu genro Lafayete de Araújo.

As informações encontradas nos jornais, a respeito de alguns fazendeiros da região de Benfica – tais como Ludovino Martins Barbosa (um dos donos da Fazenda Benfica) e Antônio Mendes Barreto – continuarão sendo utilizadas como instrumento para o entendimento das múltiplas funções exercidas por eles, na construção da

paisagem social[13] de Benfica, na segunda metade do século XIX. Os fazendeiros exerciam um forte poder político. O Ministro da Agricultura da época, Afonso Pena, acolheu e publicou no jornal O Pharol a ordem para que a Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB) atendesse ao pedido dos "boiadeiros de Benfica" em relação à melhoria do pátio da estação de Benfica para o transporte do gado. A solicitação dos fazendeiros foi acatada prontamente pela Estrada de Ferro (Anexo I).

Os fazendeiros tinham investimentos diversificados como na abertura de companhias ou como investidores em empresas ferroviárias. No jornal O Pharol, de junho de 1883, foi publicada a ata dos acionistas da Companhia Ferro-Carril Bonds de Juiz de Fora e onde se encontra o nome de Antônio Mendes Barreto (Anexo J). O mesmo jornal, datado de janeiro de 1907, cita a criação da firma Andrade, Alvarenga e Companhia, que atuou na venda e abate de gado nas Feiras de Benfica e do Sítio, da qual Ludovino Martins Barbosa é um dos investidores (Anexo K).

A centralidade da indústria pastoril em Benfica é confirmada pela política de fortalecimento desse setor. A Companhia Pastoril Mineira editou, em nota pública, que obteve do governo do Estado, no ano de 1890, a concessão para a construção de dois Matadouros Frigoríficos sendo um em Três Corações e o outro em Benfica (Anexo A). O Estado passa a dotar este espaço de objetos técnicos necessários para o transporte e conservação de carnes. Pode-se afirmar que Benfica é uma centralidade de criação, transporte, produção e comércio de carnes, gêneros agrícolas e de laticínio. Essa função de polo agrícola, pecuário e leiteiro vai perdurar até década de 1930. Trata-se de um longo período de transição de forma, estrutura e função na divisão territorial do trabalho na cidade. A ligação com o mercado do Rio de Janeiro é o que mais chama a atenção e que, provavelmente, sustentou essa função ao longo desse período, não só o fator produtivo, mas a detenção da terra por fazendeiros que exerciam o poder político e o controle local.

Para se descrever a vida e a formação social de Benfica esbarra-se com a vida de famílias que dominavam, tinham o poder e o controle político sobre o espaço. No recorte de tempo inicial em estudo, o poder e o controle eram exercidos pelos ditos *coronéis* que estabeleciam as leis e, ao mesmo tempo, exerciam a influência política. Ludovino Martins Barbosa era um fazendeiro, capitalista, juiz de paz e político. Foi eleito vereador do Distrito de Chapéu D'uvas.

[13] Freyre (2006) utiliza este termo para designar a configuração social do Brasil, na segunda metade do século XIX.

Seguem-se algumas características sociais, políticas e produtivas dessa região em Juiz de Fora, que no século XIX foi um centro cafeicultor por excelência, mas com uma diversificação produtiva e uma divisão territorial do trabalho complexa, pois em cada fazenda se desenvolvia outras atividades produtivas. No entanto, aqui não cabe particularizar as características produtivas de cada fazenda, mas demonstrar a centralidade da fazenda na cadeia produtiva durante o século XIX.

Benfica vai fazer parte de uma estrutura produtiva voltada para o abastecimento do mercado interno e para a exportação de gado, carne verde, leite e seus derivados, além do couro, para o Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo. A integração entre as regiões foi permitida, antes, pelo Caminho Novo entre Minas Gerais e Rio de Janeiro e, posteriormente, viu-se intensificada pela Estrada de Ferro, o que será analisada daqui por diante.

Descrever esse movimento da sociedade no espaço é o desafio da pesquisa para se chegar aos agentes produtores do espaço e as ações das pessoas, das famílias e das classes, grupos, empresas e instituições sociais no espaço.

Caio Prado Júnior (2011) ao descrever as "*Artes e Indústrias"* e os setores de produção no Brasil colonial, mesmo sabendo do desenvolvimento incipiente da indústria no país, contribui com importantes elementos para a discussão das relações já existentes entre o rural e o urbano. O autor inicia sua ideia afirmando que é necessário distinguir os centros urbanos da zona rural:

> Os ofícios mecânicos se exercem diferentemente nesses dois setores. Fora das grandes aglomerações, de que me ocuparei depois, as artes mecânicas e indústrias constituem um simples acessório dos estabelecimentos agrícolas ou de mineração. Para o manejo destes, ou para atender às necessidades de seus numerosos moradores – o proprietário e sua família, escravaria e agregados –, torna-se necessária, por motivo das distâncias que os separam dos centros populosos, mercê da extensão dos domínios, ou por outras considerações de ordem prática e econômica, a presença de toda uma pequena indústria de carpinteiros, ferreiros e outros, bem como, frequentemente, até de manufaturas de pano e vestuário. Em certas regiões ainda, como em Minas Gerais, onde há ocorrência de minérios de ferro, encontra-se mesmo, por vezes, uma pequena siderurgia para consumo interno do estabelecimento. Esta pequena indústria doméstica, entregue a escravos mais hábeis (1), ou ás mulheres da casa – como a fiação, tecelagem e costura -, embora obscura e passando à primeira vista despercebida, tem seu papel na vida da colônia, pois completa essa autonomia dos grandes domínios rurais, [...] (PRADO JÚNIOR, 2011, p. 232).

Ainda sobre as profissões desenvolvidas no século XVIII, Prado Júnior (2011) assinala que algumas ocorriam no meio rural, longe dos centros urbanos. Em Minas Gerais as:

> [...] atividades autônomas e os ofícios aparecem fora dos centros urbanos nestes artesãos ambulantes, que de porta em porta, oferecem seus serviços. [e que] [...] os mais frequentes são os ferreiros, que se ocupam, sobretudo, em calçar as bestas das tropas que circulam pelo interior". (PRADO JÚNIOR, 2011, p. 233).

Para Prado Júnior (2011), é "naturalmente nos centros urbanos de maior importância que as profissões mecânicas são mais numerosas; [...]" e que são profissões ocupadas geralmente por mulatos, que, segundo Martius, são "os mais hábeis entre os nacionais" (PRADO, 2011, p. 233).

Prado Júnior (2011) continua a descrever as profissões gestadas no Brasil colonial e que acredita-se fazer parte do modo de vida e da organização social do trabalho que se encontra em Benfica, na segunda metade do século XIX. São elas: os escravos auxiliares dos artesãos oficiais e os *escravos de serviço* – que seus senhores alugam, fazendo disto um ramo particular de negócio muito difundido nas grandes cidades coloniais.

Ao falar das vias de comunicação e os transportes no Brasil, Prado Júnior (2011) descreve o Caminho Novo, que vai interligar, no século XVIII, a região mineradora de Minas Gerais ao Rio de Janeiro:

> A última via para Minas, diretamente do Rio de Janeiro [...] é aberta logo no início do século XVIII, e quando se fazem as descobertas de ouro, pelo sertanista Garcia Rodrigues Paes, filho de Fernão Dias. Em princípios do século XIX, este caminho partia, no litoral, do Porto da Estrela, que os viajantes do Rio alcançavam embarcados pela baía; atinge o alto da serra onde hoje está Petrópolis, e em seguida pelo vale do Piabanha, e transposto o Paraíba, pelo do Paraibuna, entra-se em Minas Gerais. Uma variante deste percurso que se chamará "por terra", porque dispensa o trajeto pela baía do Rio de Janeiro até o Porto da Estrela passará por Iguaçu, onde ataca a serra, unindo-se ao alto dela ao primeiro caminho referido, no lugar chamado até hoje Encruzilhada. Também a entrada em território mineiro, feita anteriormente só no rio Paraibuna e passando pelo registro, hoje cidade de Matias Barbosa, terá uma variante que destacando-se daquela última – a estrada por terra -, em Pau Grande, se dirige mais para oestes, e por Valença e Rio Preto penetra em Minas. Esta variante aberta só nos primeiros anos do século XIX, aberta só nos primeiros anos do século XIX, representa um trajeto mais curto para quem se dirige à comarca do rio das Mortes (Sul de Minas);

> e ela é simbólica da transformação que se operava em Minas Gerais, que de mineradora se tornava em agrícola e pastoril; é uma zona sobretudo de produção agrária, e como tal que a nova estrada procura pôr em comunicação mais reta e fácil com seu mercado principal que é o Rio de Janeiro. (PRADO JÚNIOR, 2011, p. 259).

Toda a descrição realizada por Caio Prado Júnior (2011) é exemplar de uma geografia produtiva, guiada por uma rica hidrografia mineira, que indica um processo de ocupação, povoamento e transportes atrelados aos interesses econômicos, políticos e sociais do momento histórico, o século XIX. Para o país, a natureza possibilita e dá condições, como primeiro espaço, para a construção das vias, produzindo um espaço sobreposto ao da natureza, dando novas formas e um novo conteúdo de uso político econômico e social.

Outro ponto, que está diretamente relacionado com a descrição, é a transição de espaço minerador para espaço pastoril. Trata-se de um momento fundamental para que se entendam as transições na forma de produção, organização, estruturação do arranjo espacial e da sociedade em Minas Gerais-Juiz de Fora-Benfica e que possibilita a análise da formação e metamorfose do espaço em estudo.

Pode-se, de certa forma, dizer que essa descrição mostra, mais uma vez, o Brasil que está sendo formado em Juiz de Fora e em Benfica. A realidade regional que vai compor o mosaico de formações de realidades rurais, que podem transitar para outras formas e já conter em sua gênese, processos e relações que direcionam para as singularidades e particularidade da estrutura e do arranjo da formação social, produtiva e de modos de vida das pessoas. Não se tem a presunção de contabilizar todas essas realidades, mas indicar que essas transições de formas de produção no espaço e da sociedade, vão dar indícios do modelo de sociedade que vai se formando nesse espaço em estudo.

Esta é a linha desta pesquisa: investigar e chegar o mais próximo dos processos e fenômenos que estão na gênese da produção e transformação do espaço e da sociedade. Buscar o diálogo com autores que possam elucidar esse movimento de metamorfose dos espaços e do modo de organização da produção e da vida das pessoas.

Espaço pastoril, escravocrata, produtor de gêneros alimentícios e outros produtos voltados para o mercado interno e com relações que extrapolam o local, principalmente para fazendeiros e suas famílias, fazendeiros capitalistas e

investidores que mantinham em sua posse um vasto número de negras e negros, com funções sociais de trabalho, para além das condições de escravos, conceito que também congela as ações dessas pessoas no espaço e na sociedade, mas que marca sua primeira condição social e que dá a proximidade da realidade do espaço que se está estudando, mas não se encerra nessa qualidade e que se relaciona com outras ações dos agentes produtores do espaço, como no caso da ferrovia.

2.3 Uma breve análise da formação social

Seguem-se as trilhas de análise da vida e organização social que Caio Prado Júnior (2011) estabelece, na tentativa de mostrar as bases dessa organização da sociedade brasileira, em Benfica. Para se costurar e iniciar o diálogo, além de fazer a analogia com o espaço em estudo, é importante ficar claro que a relação com se fará com uma leitura de Brasil; a escala geográfica de análise é a nacional, para ajudar a ver, a enxergar a construção do local, portanto, um movimento intra-escalar dos fenômenos e processos para um estudo da formação social em Benfica.

Prado Júnior (2011), antes de iniciar sua análise sobre a *escravidão moderna*, nascida nas colônias americanas, faz um retrospecto da comparação da escravidão em Roma para diferenciar o caráter dos dois tipos de escravidão e assinala que

> Roma não teria sido o que foi se não contasse com o que lhe trouxeram seus escravos, recrutados em todas as partes do mundo conhecido, e que nela concentram o que então havia de melhor e culturalmente mais elevado [...] o escravo não foi nela a simples máquina de trabalho bruto e inconsciente que é o seu sucessor americano. (PRADO JÚNIOR, 2011, p. 288).

E no Brasil, enquanto mercadoria – e a mais cara, diga-se de passagem – ao longo dos tempos três séculos de colonização e escravidão. Prado Júnior (2011) recorre aos vários elementos da escravidão na América, em particular a brasileira, que auxilia na formação da estrutura da organização social e do espaço em estudo. De forma breve, serão pontuados os elementos que o autor apresenta, para depois relacioná-los com o objeto desta pesquisa.

A primeira questão é o caráter da escravidão brasileira, tida por Prado Júnior (2011), como uma escravidão em seu “pior caráter”. O homem é reduzido à mais simples expressão, pouco, ou talvez, nada mais irracional, ao usar a expressão de Perdigão Malheiro, “instrumento vivo de trabalho”. Outro aspecto da escravidão no Brasil apresentado por Caio Prado Júnior (2011):

> Nada mais se queria dele, e nada mais se pediu e obteve que sua força bruta, material. Esforço muscular primário, sob a direção do açoite do feitor. Da mulher mais a passividade da fêmea na cópula. A segunda é a questão da contribuição cultural, para Prado: “a contribuição do escravo preto ou índio para a formação brasileira é, além daquela energia motriz, quase nula”. [...] “O Cabedal de cultura que traz consigo da selva americana ou africana, e que não quero subestimar, é abafado, e se não aniquilado, deturpa-se pelo estatuto social, material e moral a que se vê reduzido seu portador”. (PRADO JÚNIOR, 2011, p. 289).

O autor esclarece que o que “diferencia e caracteriza a escravidão americana: é a diferença profunda de raças que separa os escravos dos seus senhores” (PRADO JÚNIOR, 2011, p. 273). O fato incontestável para o autor

> [...] é que a diferença de raça, sobretudo quando se manifesta em caracteres somáticos bem salientes, como a cor, vem, se não provocar — o que é passível de dúvidas bem fundamentadas, e a meu ver incontestáveis —, pelo menos agravar uma discriminação já realizada no terreno social. E isto porque empresta uma marca iniludível a esta diferença social. Rotula o indivíduo, e contribui assim para elevar e reforçar as barreiras que separam as classes. A aproximação e fusão se tornam mais difíceis, acentua-se o predomínio de uma sobre a outra. (PRADO JÚNIOR, 2011, p. 290).

O mesmo autor, no entanto, faz uma ressalva[14]: existiu a elevação social de negros e indígenas no Brasil ainda colonial, mas, segundo o próprio autor, “[...] aceitando aquela elevação, não se eliminava o preconceito. Contornava-se com um sofisma [...] um ‘branqueamento’ aceito e reconhecido.” (PRADO JÚNIOR, 2011, p. 274).

[14] É importante que se diga que, para melhor entendimento da questão, é necessário buscar na fonte a linha completa do pensamento de Prado Júnior (2011), pois aqui estão fragmentos de sua análise utilizados para melhor caracterizar as influências da escravidão na produção do espaço e na formação social de Benfica.

> Aceitava-se uma situação criada pela excepcional capacidade de elevação de um mestiço particularmente bem-dotado; mas o preconceito era respeitado. Aliás esta elevação social de indivíduos de origem negra só se admitia os de tez mais clara, os *brancarrões*, em que o sofisma do branqueamento não fosse por demais grosseiro. O negro ou mulato escuro, este não podia abrigar quaisquer esperanças, por melhores que fossem suas aptidões: inscrevia-se nele, indelevelmente, o estigma de uma raça que, à força de se manter nos ínfimos degraus da escala social acabou confundindo-se com eles. “Negro” ou “preto” são na colônia, e sê-lo-ão ainda por muito tempo, termos perjorativos; empregam-se até como sinônimos de “escravo”. E o indivíduo daquela cor, mesmo quando não o é, trata-se como tal. (PRADO JÚNIOR, 2011, p. 290-291).

Continuando em Prado Júnior (2011):

> O papel da simples cor na discriminação das classes e no tratamento recíproco que elas se dispensam reflete-se até nos usos e costumes legais. Observou Perdigão Malheiro que, nos leilões de escravos, se os lances “a bem da liberdade – que são os feitos sob promessa de alforria – excluíam em regra qualquer outro, isto era, no caso de escravos claros, uma norma absoluta. Acrescenta o mesmo autor que era notória a repugnância contra a escravidão de gente de cor clara; e chega até ao exagero de concluir que se não fora a cor escura dos escravos, os costumes brasileiros não tolerariam mais o cativeiro. [...] O seu depoimento, entretanto, conserva assim mesmo muito do seu valor, e comprova o quanto a simples cor atua no sentido de rebaixar os indivíduos de raça dominada; faz entrever também como seria mais dura e áspera a escravidão quando, como se dava entre nós, à discriminação social se acrescenta este caráter marcado e iniludível. (PRADO JÚNIOR, 2011, p. 292).

A discussão acerca desse momento da formação social brasileira apresentada por Prado Júnior (2011) é o exemplo de como o capitalismo brasileiro foi estruturado, não só nas grandes plantações, no latifúndio para o comércio externo. Demonstra que uma de suas bases, particularidades e uma das determinações é a questão racial e até mesmo de cor, o preconceito em relação aos negros ou a sua cor, estabelece uma relação direta com a posição de classe dentro da sociedade brasileira. Existe na construção e formação da sociedade e das cidades uma das peculiaridades da organização social e do movimento das pessoas no espaço que está diretamente relacionado com a sua raça e sua cor. Essa análise auxilia no entendimento e realização de um processo dedutivo do movimento de mais da metade da população, que morava em Benfica, na segunda metade do século XIX, durante a escravidão e no pós-abolição. Fato que se crê fundamental para se entender o processo de

constituição da sociedade local, os espaços de moradia e o seu papel na divisão social do trabalho.

No diálogo que se estabeleceu entre os autores Caio Prado Júnior (2011) e Ruy Moreira (2011, 2014) encontram-se elementos auxiliares na descrição dessa transição da organização do espaço, das pessoas e da sociedade, junto com as relações estabelecidas entre o rural e o urbano que se desenvolve nesta seção. Será focalizada a questão da transição social. Utilizando-se a análise que Moreira (2014) faz do Brasil colonial que, para o autor, está estabelecido sobre um tripé escravatura-latifúndio-monocultura, o que se forma é:

> [...] um modo de produção que garante altas taxas de acumulação, viabilizando o empreendimento colonial e tornando-o altamente compensador. Por isto, construído sobre o estatuto da escravidão, abolido este nem por isto o sistema desmorona. O monopólio da terra conseguido via domínio do trabalho escravo garantirá a sobrevivência da grande empresa agromercantil. (MOREIRA, 2014, p. 34).

Estas bases, que vão passar do período colonial e se estendem mesmo após a Proclamação da República e no pós-abolição da escravatura, darão um panorama do momento de transição política, da formação social e da produção do espaço. Momento essencial para construir a metamorfose em que se mistura o novo nos marcos políticos e institucionais com as velhas formas de domínio de classes. Moreira (2014) traz uma descrição desse período que ajuda a montar um arcabouço teórico para fazer a recomposição da realidade social. Para o autor, nessa transição não houve alteração nas “relações de domínio da propriedade fundiária e de troca, a abolição do estatuto escravista leva ao estabelecimento de novas formas de relações de trabalho” (MOREIRA, 2014, p. 34). As novas relações que surgem no espaço em transformação interessam para recompor esse momento. Para Moreira (2014) elas vão atender a duas exigências: a primeira “que o acesso à terra fosse aberto à população recém-liberta” e a segunda é “que ao mesmo tempo fosse ela mantida e despojada de propriedade” (MOREIRA, 2014, p. 35).

Ainda segundo Moreira (2014):

> [...] o intuito, duplo, é o de manter a sistemática de se transferir à massa de trabalhadores rurais os gastos com sua própria subsistência e ao mesmo tempo de também mantê-la agregada à grande empresa como reserva de mão de obra para uso nas épocas de safra e outros tipos de emprego. Tal solução, encontrada sem tocar-se no regime monopolista da terra, é duplamente vantajosa à grande empresa, pois, ao mesmo tempo em que perpetua sua desincumbência com os gastos de reprodução da sua força de trabalho, cria no próprio âmbito do seu domínio espacial uma conveniente e crescente disponibilidade de mão de obra. É assim que se multiplicam as novas formas de relações de trabalho agrícolas como moradores, condiceiros, parceiros, rendeiros, colonos e mesmo trabalhadores assalariados e fora da grande propriedade, refletindo a metamorfose do escravo num quase campesinato ou num assalariado disfarçado e a prevalência de propósito da grande empresa de preservar o monopólio da terra e as fortes taxas de acumulação que sempre foi beneficiária. (MOREIRA, 2014, p. 35).

Acredita-se que, de fato, é esse o processo que ocorre em Juiz de Fora, nas fazendas de café e nas fazendas que compunham o espaço pastoril. Já foi salientado que Benfica, na segunda metade no século XIX, tinha como principal atividade econômica a pecuária e os seus trabalhadores eram em grande número escravos, homens, mulheres, crianças que compunham essa população, e já diversa, pela presença de imigrantes italianos e outros. Essa transformação de escravos pra meeiros, condiceiros, rendeiros forma um quadro novo, uma particularidade da nossa sociedade, pois a condição de cor estabelece os limites sociais e o espaço em que essas pessoas irão ocupar na cidade. Especificamente em cada espaço da cidade, é o que será tratado quando for discutida a questão da moradia, mas já se pode deduzir uma mudança na produção do espaço que vai fazer parte dessa realidade latifundiária e de moradias, que são os grandes sobrados, os mucambos, as casas de sapê, etc.

Achamos que é justamente nesse momento que vamos encontrar uma certa flexibilização das formas mais tipicamente rurais de estrutura e organização da vida e do espaço para uma realidade espacial que transita para a formação de um subúrbio, pois a pressão populacional e a organização da vida das pessoas, mesmo que ainda atrelada ao fazendeiro e num sistema de dependência e liberdade parcial, vamos encontrar as novas profissões e ofícios, ainda incipiente, forçam ao longo do tempo uma forma de vida em que se misturam o rural-urbano. O subúrbio nos permite, a partir desse quadro transitar e relacionar esses momentos da produção do espaço e da vida das pessoas.

A transição das formas de trabalho interfere na forma de produção do espaço, estendendo o diálogo com Moreira (2014), ele nos diz que:

> O fato é que um novo painel, construído a partir da abolição do trabalho escravo em fins do século XIX, e que dominará a formação social brasileira até seu rompimento recente em alguns pontos do país, a exemplo do advento das formas de relações de trabalho do tipo bóia-fria (sic), se configura então. E que em suas linhas gerais, se apoia em três novos elementos, que assumem papel crescente na dinâmica das relações econômicas e sociais do Brasil: a urbano-industrialização, a reiteração estrutural da relação pequena-grande lavoura e a aceleração do crescimento demográfico. (MOREIRA, 2014, p. 35)

Essa transformação histórica e social, vivenciada nas últimas décadas do século XIX, impõe mudanças na estrutura da sociedade e na organização do espaço, o que vai forçando a mudança das relações estabelecidas entre as classes e possibilita o surgimento de uma nova forma de produção do espaço, agora consorciada entre a fazenda com as moradias, casebres ou mucambos, que surgem na paisagem do espaço rural-urbano, em transição.

O espaço guarda, em sua gênese, as famílias que se enriquecem com as atividades rurais e estabelecem relações diretas com a cidade. Isto é a prova de que esses mundos estão interligados, rural e urbano fazem parte da realidade de algumas classes. Com a abolição da escravidão surge uma nova divisão social e uma massa de trabalhadores rurais e de desempregados, o que comprova a lógica do capitalismo brasileiro de enriquecimento das famílias que tinham o poder sobre a terra e do mundo rural-urbano. A presença de imigrantes que se dividem em trabalhadores rurais – que tem acesso a um pedaço de terra – e industriais, vão compor essa complexa divisão social, possuidora de um caráter diferenciado no Brasil, em relação ao negro, mulato, mestiço, caboclo. Estes, vão formar a composição social do rural, vão transitar para uma realidade do trabalho e ajudar a produzir um urbano desigual.

O espaço rural pode guardar a gênese das desigualdades sociais urbanas, enxergando o urbano não como uma contradição direta do mundo rural, como pode ter ocorrido na Europa, mas ficando atento às formas de como ocorre essa relação em nosso país, em cada cidade. A história e a geografia da formação social, política e econômica das cidades e de seus espaços vão contar como se deu essa relação.

Em Benfica, que tem em sua origem o nome e a sua primeira organização espacial com origem na Fazenda Benfica, sua formação, sua gênese, estrutura e organização do espaço, estão relacionadas diretamente com essa realidade, essa primeira natureza que vem da forma da organização produtiva, econômica e social da fazenda, do fazendeiro, do gado, da escravidão. Assim as funções sociais e o

desenvolvimento do espaço e as novas produções do espaço estão intimamente ligadas aos agentes locais produtores deste espaço, fazendeiros, seus familiares, negros e negras, na condição de escravos trabalhadores e imigrantes e de outros agentes como o Estado, os comerciantes, a Estrada de Ferro e a Igreja na segunda metade do século XIX.

Assim estabelecem-se as particularidades e singularidades da formação social e da organização do espaço, da sociedade e da vida das pessoas. Para Ruy Moreira (2011):

> O peso dos grandes proprietários rurais, e sua natureza de classe agromercantil, mostra-se historicamente central nessa marcha de evolução do capitalismo no Brasil. Dela advém o modo de ocorrência dos eventos que marcam seu nascimento e instituição. A Independência, a abolição da escravatura e a proclamação da república são revoluções para que não haja revolução. (MOREIRA, 2011, p. 23).

É esse período de transição que se busca estudar e, assim, buscar entender as relações entre as políticas de produção do espaço no contexto do capitalismo brasileiro, a partir de Benfica em Juiz de Fora, para perceber como é estabelecida a relação entre rural-urbano/cidade-campo. Para Moreira (2013) a relação entre a cidade e o campo é a

> [...] ossatura que comtempla e articula em aliança desde a totalidade das oligarquias rural-regionais remanescentes do período pré-republicano até as frações urbanas igualmente oligárquicas da cidade, em uma cidade-campo de escala nacional, e ser a ossatura para mais além, rumo à escala mundial, no seu caráter de um combinado que faz da formação social brasileira uma forma de síntese da universalidade do capitalismo mundializado e da singularidade de classes do agrarismo e industrialismo. (MOREIRA, 2013, p. 24).

De certa forma, e sem a presunção de dar fim a discussão e abarcar todos os aspectos históricos e geográficos desse momento de transição, rupturas e continuidades da produção do espaço e da formação social brasileira, acredita-se que Benfica possa ser um espaço que realize o entendimento sobre esse processo, que é longo e tem bases anteriores ao período de tempo estudado neste trabalho. Os agentes produtores desse espaço vão surgindo de acordo com o estudo de quem são

os *donos do pedaço*, das terras e do espaço, do rural e do urbano, do campo e da cidade. Para Moreira (2011):

> Definida como uma aliança de hegemonia dos grandes proprietários rurais e das burguesias urbanas, a relação cidade-campo dos dominantes exprime um conteúdo histórico-concreto que se diferencia entretanto em antes e depois do processo da diferenciação da classe agromercantil no curso das primeiras décadas do século XX. (MOREIRA, 2011, p. 25).

Pode-se arriscar dizer que essa relação está estabelecida já na segunda metade do século XIX e Juiz de Fora é uma cidade que mostra essa relação direta entre donos da terra, do rural e da cidade e da produção do urbano. Pelo que se percebe, vai predominar no capitalismo brasileiro, já com a atuação de outros agentes econômicos que estão atuando no capitalismo nacional, como os comerciantes e imigrantes, mas acredita-se que Juiz de Fora representa bem essa relação estabelecida pela elite fundiária que se transforma e constrói o urbano e a vida urbana no Brasil até a Revolução de 1930. Moreira (2013) fala que:

> Trata-se de um processo e metamorfose da elite fundiária em uma diversidade de frações rurais e urbanas que o movimento da acumulação primitiva vai engendrando no interior do seu andamento histórico, levando o estrato dominante rural a abrir-se em leque em diferentes segmentos de burguesia rural e urbana, reelaborando a própria formação social brasileira à medida que essa diferenciação vai se constituindo. (MOREIRA, 2013, p. 25).

E o que mais aproxima a forma de análise que Moreira (2011, 2013, 2014) faz do objeto deste estudo, descrevendo essa relação entre mundo rural e urbano e as classes sociais que tinham o domínio desse processo, é por produzir mais uma interpretação do modo de acumulação interna do capital brasileiro que leva às classes que produziram o espaço e transitaram entre os dois mundos, ou os dois mundos o rural e o urbano não estavam separados:

> É por força da base econômica do processo acumulativo primitivo interno ter um ponto de partida agromercantil que o movimento da diferenciação da classe latifundista traz em si uma matriz urbano, revelando o próprio caráter simbiótico da elite latifundista de uma classe um só tempo rural-urbana desde o tempo da Colônia. (MOREIRA, 2013, p. 25).

É assim que se partirá para o estudo da ferrovia e o seu papel na formação e gênese do espaço urbano da cidade e principal investimento do Império no país, expressão de classe e do domínio econômico da classe agrária capitalista rural-urbana.

A ferrovia pode ser tomada como um investimento na forma de estruturar e integrar uma rede de cidades e mercados, de como o espaço e a sociedade deveria se organizar e se movimentar no espaço, aumentar as relações comerciais, política e de comunicação entre a cidades, fazendas, distritos, povoados e subúrbios. A elite agrária que, junto com o Estado, planeja, pensa, transforma a cidade e molda a vida urbana segundo seus pensamentos, ideologias e políticas são os principais agentes indutores do ferroviarismo brasileiro do século XIX. A ferrovia é o marco que pelo qual serão estudadas as relações estabelecidas entre as políticas de produção do espaço e a elite econômica agrária, rural e urbana da cidade e o Estado.

2.4 Da Estrada de Ferro Dom Pedro II à Fábrica de Estojos e Espoletas de Artilharia: a transformação do espaço e da sociedade em Benfica

Aqui, se trabalhará com a ideia e a forma de pensar e ver o papel que a ferrovia e que o sistema ferroviário exercem sobre a produção do espaço. Como ela estrutura uma articulação entre a natureza e as ações do Estado na produção do espaço, no pensamento e na forma de organização de novos fluxos comerciais de mercadorias, informações, dinheiro, tecnologia, comunicação, formação de operários, engenharia, no estudo e organização do território, técnicas e formas de pensar, organizar, estruturar e produzir o espaço, as pessoas, formas de organização dos ritmos e movimento da vida das pessoas no espaço. Fernandes (2011), a partir da crítica ao pensamento que pontua e localiza os operários, indústria e a localização dos pobres nos subúrbios do Rio de Janeiro, estabelece uma crítica fundamental para que se entenda as funções da ferrovia no tempo e espaço das políticas do Estado e na estrutura da cidade.

Fernandes (2011) chama a atenção para o fato de que:

> Uma das ideias mais influentes e persistentes no pensamento sobre a estrutura urbana do Rio de Janeiro é aquela que atribui a instalação da ferrovia no subúrbio com solução palra localizar as massas populares e atividades consideradas menos nobres como a indústria. Entretanto, dentro do processo de formação dos subúrbios no século XIX, nada é menos exato que a compreensão de que a ferrovia teve por objetivo a localização da indústria e de pobres em suas margens. (FERNANDES, 2011, p. 120).

E complementa o pensamento:

> [...] a Estrada de Ferro Dom Pedro II foi a maior empresa brasileira em sua época, superando em volume de capital o Banco do Brasil, fato que nos permite suspeitar que deva ser simplista e apressada a conclusão de que um empreendimento de tal porte, gerado pela associação entre um Estado escravista e o imperialismo, estivesse ocupado em solucionar o problema dos pobres do Rio de Janeiro da segunda metade do século XIX. Nem no estudo dedicado aos dez primeiros da ferrovia realizado por El-Kareh e nem nos relatórios da diretoria da Estrada de Ferro D. Pedro II, encontramos quaisquer vestígios de tais preocupações. (FERNANDES, 2011, p. 124).

Partindo dessa crítica, Fernandes (2011) assume que o subúrbio no Rio de Janeiro e sua relação com a ferrovia é estabelecida anteriormente ao momento em que a política do Estado vai conciliar indústria, ferrovia, operário e subúrbio. O que significa a abertura de uma outra forma de olhar e explorar a análise dos espaços na cidade, que permite trabalhar com as diversas funções que o subúrbio pode exercer no tempo e espaço da cidade e em sua estrutura urbana, ao mesmo tempo que permite estudar as funções da ferrovia no Brasil.

Fernandes (2011) assinala o subúrbio carioca, como uma das funções que o subúrbio exerce ao longo do tempo na estrutura urbana da cidade, no século XIX. O recorte que se está fazendo da obra do autor é para tentar entender o papel da ferrovia; e o subúrbio vai ser o espaço escolhido para a materialização de uma política de Estado no processo de estruturação da Indústria Ferroviária no Brasil. É o momento da relação do Estado no Brasil Império com o capital inglês e de capitalistas nacionais como Mariano Procópio Ferreira Lage, dono da Companhia União Indústria, que é fruto de um capital familiar e também dono de terras em Juiz de Fora, onde instalou a colônia de alemães, numa política de povoamento que ocorreu no século XIX, estimulada pelo Estado brasileiro na cidade.

Fernandes (2011) faz ver e apresenta, constrói como parte de seus estudos, uma análise das políticas da Estrada de Ferro Dom Pedro II ao descrever o processo

de localização de indústrias, como a Fábrica de Bangu e as Oficinas da Estrada de Ferro Dom Pedro II e oficinas na freguesia rural de Engenho de Dentro.

> [...] a outra grande indústria que se deslocou para o subúrbio por causa da ferrovia foram as Oficinas da Estrada de Ferro Dom Pedro II, que inaugurou suas primeiras instalações em 1871 sobre vastos terrenos da freguesia rural de Inhaúma e deu origem ao subúrbio do Engenho de Dentro. Dimensionada inicialmente para fazer os reparos de 700 locomotivas e 5.000 carros de passageiros e vagões, a capacidade física e técnica das também chamadas Oficinas do Engenho de Dentro se expandiu tanto e tão rápido quanto foi o crescimento das linhas da Estrada de Ferro D. Pedro II para o interior do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais. Possuía hotel para técnicos e visitantes, casas para operários e engenheiros, escolas para formação de sua mão de obra. (FERNANDES, 2011, p. 121).

Fernandes (2011), então, mostra como a política de produção do subúrbio estava atrelada, nesse momento, à estruturação de um espaço pensado para atender ao desenvolvimento da ferrovia, da formação profissional e para a evolução de uma engenharia mecânica avançada.

Com a ajuda de Noronha Santos (apud FERNANDES, 2011) o autor complementa seu estudo sobre a presença da indústria no subúrbio e a relação estabelecida com a ferrovia, como a instalação das fábricas de fósforo e a de tecidos S. Lázaro além da olaria José dos Reis. Em outro ponto da mesma freguesia, na zona servida pela Estrada de Ferro Leopoldina, Noronha Santos anotou duas olarias que tudo indica preexistiam à ferrovia e usavam a navegação pela baía para o transporte de sua produção. Fernandes (2011) completa: “quadro da presença da indústria no subúrbio ferroviário do final do século XIX com a transferência do Matadouro Público do Rio de Janeiro, em 1881, da Rua de São Cristóvão, na freguesia do Engenho Velho, para a freguesia rural de Santa Cruz (NORONHA SANTOS, 1965 apud FERNANDES, 2011, p. 116).

Para Fernandes (2011):

> As novas instalações do matadouro – integradas por um edifício central e outros anexos para a secretaria e médicos veterinários, vila residencial com 67 casas – tiveram o duplo objetivo retirar uma atividade sangrenta e mal cheirosa de uma área nobre, como o Engenho Velho e São Cristóvão, bem como ampliar a capacidade de abate exigida pelo crescimento explosivo da demanda de carne fresca da cidade. (FERNANDES, 2011, p. 122).

O autor abre o leque para que se discuta a realidade espacial de Benfica na estrutura urbana da cidade de Juiz de Fora. Com a inauguração da Estação Ferroviária de Benfica, em 1877, a ferrovia aumenta a dinâmica e os fluxos entre o subúrbio rural e a cidade. A presença do curtume, matadouro, ferreiros, olarias, indústrias incipientes, estão na gênese da formação do espaço do trabalho, do trabalhador e da trabalhadora em Benfica. Esse primeiro momento da indústria local, apresenta-se como uma indústria de transformação de produtos rurais em outras mercadorias como o queijo, a cachaça, o couro, os tecidos, etc.

A linha tronco da Estrada de Ferro Dom Pedro II, construída para integrar mercados e dinamizar a indústria agrícola do século XIX, funciona como uma espinha dorsal de uma rede de transportes ferroviários que surgem para atender aos interesses das fazendas e dos fazendeiros no Brasil e em Minas Gerais. Em Juiz de Fora não será diferente. Com a função de integrar o país, estabeleceu-se uma rede ferroviária que estruturou o comércio e a produção nacional. A ferrovia vai, pouco a pouco, articulando as regiões, os ramais ferroviários que atendem aos engenhos centrais, as colônias de povoamentos, as cidades, vilas e povoados por onde ela passa, no sentido sudeste-norte do país (Mapa 2).

Mapa 2 – Mapa esquemático das Estações da Estrada de Ferro Central do Brasil em 1927, de Juiz de Fora a Burnier e trechos ferroviários próximos

Fonte: Site da Viação Ferroviária Centro-Oeste[15]

Fruto do processo de modernização do país na segunda metade do século XIX, a ferrovia vai ser o objeto estruturador dos novos fluxos e intensifica o comércio de Benfica com outras regiões do país. Pode-se constatar este processo a partir dos relatórios da Estrada de Ferro Dom Pedro II (EFDPII). O espaço pastoril, o complexo de fazendas e o subúrbio rural vão ganhando novos aspectos a partir dos novos objetos técnicos que representam um momento da produção do espaço e da mudança de ritmo nacional e local. O candear dos bois e a marcha dos boiadeiros ocorrem simultâneos ao apito do trem que, em 1877, vai integrar Benfica, com mais velocidade, ao maior mercado urbano brasileiro – o Rio de Janeiro – e integrar uma rede de

[15] Disponível em: <http://vfco.brazilia.jor.br/mapas-ferroviarios/1927-EFCB-Estacoes-04-Juiz-Fora-Lima-Duarte-Piranga.shtml>.

espaços produtores de gêneros agrícolas que vai abastecer um circuito de cidades, agora interligadas pela ferrovia.

Fernandes (2011), no decorrer da sua exposição sobre a relação entre a ferrovia e o subúrbio, alerta para a “complexidade da ocupação dos subúrbios ferroviários”, pois a relação direta que se estabelece entre a ferrovia e a indústria pode esconder os outros usos do subúrbio no tempo-espaço da cidade. Isto permite pensar no processo de formação e nas diversas funções que os espaços exercem na cidade. Benfica não se compara ao subúrbio carioca, o que o pensamento e a forma de ver a cidade que Fernandes (2011) apresenta, permite ver a história dos espaços na estrutura urbana da cidade, suas funções, formas e conteúdos relacionados com as ações, políticas, agentes e objetos que fazem parte dos tempos de produção do espaço e do subúrbio no Rio de Janeiro, podendo se expandir para o estudo de outras realidades. É essa forma de caracterizar as funções e os usos de Benfica na estrutura e no arranjo, na organização da cidade e do espaço urbano da cidade que é trazida para este estudo.

A EFDPII foi o maior empreendimento capitalista de sua época, exigindo racionalidade técnica-econômica completamente nova e com as limitações de ter de se desenvolver em uma sociedade agroexportadora e escravista. Segundo Fernandes (2011), só observando o que realmente foi esta empresa é que se pode aquilatar como é banal e empiricamente inconsistente a explicação sobre o desenvolvimento do sistema de trens suburbanos na cidade. A sua origem não pode ser resumida a um meio de transporte destinado à ocupação dos subúrbios pela indústria e principalmente pelos pobres. Para Fernandes (2011), até mesmo nos dias atuais “não conseguimos oferecer ao cidadão um transporte de massa minimamente decente, como é que podemos esperar tal compromisso de senhores de escravos?” (FERNANDES, 2011, p. 130). Definitivamente, estas preocupações não foram manifestadas nos relatórios dos dirigentes da EFDPII, sendo tal interpretação produzida e consagrada *a posteriori.*

A ferrovia está atrelada à política de Estado que, na segunda metade do século XIX, representava uma maior integração econômica, social, política e de presença do Estado e do capital privado do que diretamente à política de atender a localização dos pobres nos subúrbios da cidade. Faz necessário, então, contribuir com um pouco da interpretação dessa rede ferroviária no processo de produção do espaço urbano da cidade de Juiz de Fora e na estrutura produtiva rural e urbana. Espaços

rurais que vão transitar de função, nessa segunda metade do século XIX até a Revolução de 1930, que se crê ser um marco da transformação de função, de forma de produção do espaço e do processo de urbanização em Benfica.

A ferrovia vai atender aos interesses capitalistas do Estado e das classes burguesas nacionais, fazendeiros, comerciantes, industriais, de companhias, famílias e do sistema capitalista inglês, francês, norte americanos etc.; que desde o início do século XIX, com a abertura dos portos para Inglaterra no Brasil colônia, vêm atuando fortemente na construção de uma transição na forma de pensar, de fazer política e de estruturar o comércio, a produção e o trabalho no Brasil.

A ferrovia faz parte de um processo de integração do território e integração de um mundo rural que, longe de ser sinal de atraso em termos produtivos e econômicos, representavam a ponta do sistema e das relações do capitalismo liberal brasileiro: escravocrata, tecnológico, moderno rural e urbano. As relações estabelecidas entre as formas rural e urbana se dão em meio ao desenvolvimento das relações políticas, de mercados e de modernização de um mundo que passa a ser urbano, rural e industrial. Contradição de uma sociedade com altas tecnologias à base de um sistema de exploração do trabalho escravo e criador de grandes fortunas por meio da produção do café, da pecuária, da grande e da pequena lavoura, da posse da terra por poucos, do trabalho e do comércio de escravos, características do capitalismo brasileiro, que forma nesse bojo, junto com a ferrovia, novas formas de trabalho: os operários construtores da ferrovia, a ferrovia como agente produtor do espaço, compradora de terras, centro de comunicações, de transportes, comunicação e tecnologia.

A EFDPII, juntamente com outras ferrovias, como a Estrada de Ferro Leopoldina Railway, a Minas and Rio, são marcos do desenvolvimento ferroviário nacional, com participação de capital privado e estatal. São exemplos do grau de desenvolvimento capitalista brasileiro que se julga, nesse momento, não ter um caráter de atrasado ou subdesenvolvido, mas sim integrado ao sistema econômico internacional e com o que ele oferece de mais tecnológico para atender ao sistema produtivo agroexportador e aos capitalistas brasileiros que emergem desse mundo rural que se urbaniza. Daí o primeiro surto industrial brasileiro ocorrer nessa segunda metade do século XIX.

A ferrovia vai desempenhar várias funções no cenário nacional. Fernandes (2011) chama a atenção, primeiramente, para o maior empreendimento capitalista liberal brasileiro, via Estado e capital privado, famílias, pessoas, companhias e

fazendeiros. Em segundo lugar, a ferrovia representa um incremento técnico ao setor produtivo nacional que é a agricultura. O Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio – órgão estatal superior que planeja junto a EFDPII toda a sua execução, construção, contratação de empreiteiros e trabalhadores – representa um planejamento de integração do território e de espaços rurais agrícolas-industriais, como Benfica em 1877. Em alguns documentos do Ministério da Agricultura, encontramos a forma como a própria agricultura era tratada: como uma indústria nacional. A ferrovia, a EFDPII teria a função de articuladora e de impulsionadora dessa indústria.

No livro *Traçado das Estradas de Ferro do Brasil*, do engenheiro civil José Gonçalves de Oliveira (1892), pode-se encontrar a classificação das estradas de ferro que permite entender o pensamento da época e as funções que essas estradas exerceram no país. O autor apresenta que as estradas de ferro se dividem em duas categorias: as “Linhas ferreas geraes” e as “Linhas ferreas regionais”, e eram classificadas em relação aos serviços prestados em duas classes: “Linhas ferreas estratégicas” e “Linhas ferreas industriais”. A ferrovia é, pois, o meio de transporte que deu uma dinâmica a produção e ao comércio, estimulou o aumento do acúmulo de capital de forma exponencial, pois junto com o transporte de navegação a vapor diminuiu os tempos de viagem, antes realizados pela força animal. Oliveira (1892) apresenta os seguintes conceitos e significados, para melhor compreensão do desenvolvimento ferroviário do século XIX:

> A **estrada de ferro é linha de viação geral ou linha férrea geral**, quando tem de prestar um serviço directa ou indirectamente aproveita a toda a nação. Assim serão linhas ferreas geraes, todas aquelas que ligarem a Capital federal às capitaes dos Estados ou as capitães dos Estados entre si; porque taes linhas, aproximando as grandes divisões políticas do paiz, estreitam os laços da União Nacional.
> [...]
> A **estrada de ferro regional** é a linha férrea que tem por objeto, servir o interesse particular de um Estado, ainda que deva prolongar-se no território de outro Estado ou d’ele proceda. Está n’este caso a linha férrea que liga dous pontos quaisquer de um Estado, salvo se, partindo da capital, for encontrar em outra linha, que venha da capital de outro Estado. Ainda assim a linha só deixará de ser regional, se seu traçado e suas condições de traçado forem apropriados a grande circulação.
> [...]
> A **estrada de ferro geral**, toma o nome de linha férrea estratégica quando se prolonga até pontos proximos da fronteira ou estabelece ligação entre esses pontos, provendo a segurança da Nação contra inimigo externo.
> [...]

> A **estrada de ferro geral ou regional**, torna-se linha industrial quando se destina a desenvolver as indústrias sobretudo a agricultura. São linhas industriaes as vias ferreas que ligam centros productivos ou zonas agrícolas a grandes mercados, a portos de mar ou fluviaes ou a estações de outras linhas. (OLIVEIRA, J. G., 1892, p. 42, 43, 44, grifos nosso).

Juiz de Fora era cortada por duas linhas férreas gerais que também exerciam um papel de linhas férreas regionais: a Estrada de Ferro Dom Pedro II e a Estrade de Ferro Leopoldina. Ambas com origem na capital do Brasil, o Rio de Janeiro, interligavam os mercados produtores às indústrias agrícolas do Estado de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo. Benfica, que como já dito, inaugurou sua estação ferroviária no ano de 1877 era, portanto, um dos espaços rurais produtores que integravam essa rede ferroviária, junto a linha tronco da EFDPII.

Acredita-se ser a ferrovia o principal empreendimento técnico e de transportes na cidade, apesar da historiografia de Juiz de Fora apresentar a construção da Rodovia União Indústria, que ligava Juiz de Fora a Petrópolis, construída em 1865, como o principal objeto técnico da segunda metade do século XIX. Tal rodovia trata-se de um investimento direto do capitalista Mariano Procópio Ferreira Lage e é a primeira rodovia macadamizada do Brasil que, após seis anos de funcionamento, sofreu a concorrência da Estrada de Ferro Dom Pedro II.

A primeira estação inaugurada foi a Estação de Rio Novo, em 1871, no atual bairro Mariano Procópio, sob administração da Cia. União Indústria[16]. O bairro Mariano Procópio era o subúrbio mais próximo da cidade, com outra função na estrutura urbana. Foi lá que Mariano Procópio Ferreira Lage construiu o seu sobrado, um casarão para receber Dom Pedro II. Mariano Procópio Ferreira Lage era amigo íntimo de Dom Pedro II, o que configura que a relação da política e do capital está diretamente relacionada com a construção da estação. Além disso, estabeleceu-se um contrato entre o Governo Imperial e Cia. União Indústria no qual estabelecia que a direção da estrada de ferro seria exercida por Mariano Procópio Ferreira Lage por um período de três anos.

Quando Fernandes (2011) fala que as oficinas da Estrada de Ferro Dom Pedro II foram se localizar na freguesia rural do Engenho de Dentro, prova a materialização do pensamento de Estado e de capitalistas liberais privados como

[16] A Cia. União Indústria, de propriedade do capitalista Mariano Procópio, recebeu a concessão da administração da Estação Ferroviária da EFDPII.

Mariano Procópio Ferreira Lage, dono da Cia. União Indústria, que funcionava como um conglomerado, atuava no setor de transporte de cargas desde o Brasil colonial. Sua família acumulou sua fortuna há séculos e alcançou o seu apogeu com a Cia. União Indústria, por meio de sua influência sobre as políticas de Estado no Brasil Império no século XIX.

Cabe salientar a divisão social que o trem estabelece, quando traz em sua própria organização de ocupação dos vagões a classificação de primeira, segunda e terceira classe. Tal classificação é emblemática quando se trata da divisão social que passa a ser usada para classificar as pessoas no uso do trem.

A construção da ferrovia mostra, do mesmo modo, como se deu o acesso às terras por ela ocupadas. Eram os terrenos das fazendas que traziam os nomes e sobrenomes de seus donos, assim, os traçados tinham influência direta dos fazendeiros de Juiz de Fora. Associada à Lei de Terras de 1850, que regulariza a propriedade privada nos moldes capitalistas e muda o sistema jurídico para legitimar a posse da terra no Brasil, a compra e venda de terras da EFDPII pode ter gerado um volume considerável de capital para os fazendeiros.

A ferrovia vai ser indutora do desenvolvimento da agricultura pujante e dos novos investimentos na indústria, no comércio, na pecuária, na fabricação do couro, na mineração, na siderurgia e na compra de máquinas e equipamentos, além da produção destas máquinas pela própria ferrovia, que já pensava simultaneamente na formação de profissionais e de operários, para movimentar as locomotivas, para produzir máquinas e consertá-las, para conduzir as máquinas e fazer com que elas se movimentem. Realizam-se as construções de armazéns, de moradias ferroviárias, estações, pontes, trilhos que são assentados, para atenderem aos trabalhadores que constroem a ferrovia, engenheiros que estudam o terreno e homens que se propõem a construir por suas próprias mãos.

Estabelecem-se as relações com os empreiteiros para a construção dos prolongamentos da estrada de ferro, todo o processo de discussão e a engenharia dos projetos, a própria contratação de engenheiros. É um momento de desenvolvimento da engenharia política, de uma geopolítica que pensa e produz o espaço, conforme a lógica que atenda aos interesses do Estado e de famílias, capitalistas, fazendeiros, escravocratas, liberais progressistas, ricos de muito dinheiro, que sabiam o que estavam fazendo. A separação das classes sociais para se transportarem por meio dos trens mostra o pensamento da época para distribuir as

pessoas no espaço. Existiam os trens e vagões de primeira, segunda e terceira classe, conhecida como a classe para os “pés descalços”, ou seja, os escravos.

O trem tem o objetivo de atender aos mais ambiciosos interesses de comercialização de produtos para o abastecimento do mercado interno e também para o mercado externo: dois setores da economia que se alimentavam e não estão dissociados. Na forma de produção do espaço, ocorre o crescimento simultâneo do processo de urbanização e industrialização do país, da mudança de ideologia política e do capitalismo inglês.

As ferrovias ocasionam, também, uma ruptura com a forma de trabalho predominante no país, diferente da escravidão, e em pleno período escravista, a ferrovia estabelece um contrato de trabalho com os trabalhadores que constroem o prolongamento das estradas de ferro, por meio de empreiteiros. Contratos que são temporários e por trecho construído, no entanto, ainda se utiliza da mão de obra escrava. Mas o que se quer destacar é que esse trabalhador construtor da ferrovia rompe com uma estrutura de trabalho e a ferrovia vai significar um momento de ruptura com a configuração na qual se organizava o trabalho, para representar uma nova forma de pensar a vida, organizar o sistema produtivo e de circulação dos fluxos de mercadorias, informações e de tecnologia, de pessoas pelo país. Tal ruptura significou o fortalecimento das redes já estabelecidas que aumentaram a intensificação dos fluxos e representou um movimento, uma nova forma de se movimentar pelo espaço, um ritmo diferente que vai ser introduzido pelo trem. A forma de produzir o espaço e de estruturar o espaço urbano da cidade, a partir das ferrovias, do bonde e do trem, são momentos do modo de pensar, organizar, produzir e estruturar o espaço, o tempo e o modo de vida das pessoas.

A ferrovia, além disso, age na produção do espaço, principalmente na rede de drenagem, estabelecendo uma relação com os espaços já povoados trazendo-lhes as primeiras obras urbanas de elevação de terreno, construção de bueiros e, principalmente, de uma rede de drenagem, devido às cheias dos rios.

Relacionando-a à formação do trabalhador brasileiro nessa segunda metade do século XIX, a ferrovia é um exemplo empírico desse processo e que auxilia comprovar que em meio a um Brasil com base escravocrata agrário-industrial surge, no Rio de Janeiro – que é o espaço central da EFDPII – uma gama de profissões e trabalhadores que farão parte desse universo da indústria ferroviária nacional. O

surgimento de tais profissões, oriundas da implantação das ferrovias, pode ser constatado nas tabelas da EFDPII (Anexo L).

Com o objetivo de se chegar à realidade vivenciada pelos operários que participaram da construção do prolongamento da Estação de Rio Novo (atual Mariano Procópio) à Benfica, promoveu-se a pesquisa documental junto aos documentos históricos do Arquivo Nacional. Consequentemente à incessante busca aos relatórios da estrada de ferro, chegou-se além: aos "*Jornaes de Operarios*". Os "*Jornaes dos Operarios*" eram os documentos utilizados pela EFDPII que forneciam a quantidade de trabalhadores empregados e as funções por eles exercidas nos prolongamentos das obras da ferrovia. Assim, o valor de tal documentação é de enorme valia, já que possibilitou atingir o objetivo proposto: como os operários que constroem e produzem o espaço, executam as ordens e erguem as obras, as ferrovias, estações, armazéns e cidades. Permitiu adentrar no universo do trabalhador e da organização do trabalho no país pela ferrovia. Juiz de Fora e Benfica estão no meio do caminho desse processo e sofreram as ações e transformação movidas pela ferrovia desde o processo da construção, momento fundamental, quando se reúne uma quantidade considerável de trabalhadores e se constrói formas de execução, pensamento e ação para chegar ao resultado que é a construção da obra. Além do mais, pode-se constatar a relação estabelecida entre os grandes capitais dos fazendeiros e o capital externo, dos grandes empresários com o Estado, dos engenheiros com os mestres de obras e contra mestres, do maquinista com o auxiliar e o foguista. A geografia do trabalho, neste caso, vai passar por um processo longo de transformação em que estão envolvidos diversos agentes produtores do espaço, como os relatados acima, além de outros que a pesquisa não conseguiu alcançar. Cabe ressaltar, novamente, que essa tranformação se deu em pleno domínio da escravidão como principal forma de trabalho. No Anexo M, apresenta-se parte de um exemplar do "*Jornaes de Operarios"* referente às informações dos que trabalharam na construção do "Viaducto do Retiro" em Juiz de Fora.

A ferrovia é um grande sistema técnico e estruturador do Brasil moderno que relaciona Estado, capital privado, novas engenharias sociais, formas de trabalho e também de trabalhadores. Essa modernidade é um processo no qual a ferrovia é pioneira no estabelecimento desse misto de relações no Brasil Império, que não se limitam ao seu desenvolvimento enquanto empresa, mas está associado diretamente a uma forma de pensar e articular o país, os mercados, as pessoas e as cidades.

A partir da análise dos documentos encontrados no Arquivo Nacional, a ferrovia apresenta um outro aspecto fundamental para que se estabeleça a relação de transformação do trabalho e do trabalhador, que ganha consistência no século XX, mas cujas origens já estão sendo sedimentadas no século XIX. A ferrovia funciona como uma mola propulsora, não só do desenvolvimento das relações de mercado, da integração de cidades e dos espaços nas cidades, não só como principal meio de transporte das elites agrárias e urbanas, mas também na formação do operário de diversos ramos de atuação profissional mais diretamente a classe dos ferroviários em conjunto, mecânicos, pedreiros, carpinteiros, ferreiros etc. A ferrovia leva outro som, outro ritmo, para além da nossa capital e atravessa a paisagem social e geográfica estabelecida nos espaços rurais, subúrbios, distritos, vilas e povoados das cidades, ou seja, nos espaços onde acontece a vida das pessoas.

Entender esse momento de formação dos espaços da cidade e a dinâmica que a ferrovia produz é uma das maneiras de ver o papel dos espaços no contexto da formação do espaço urbano da cidade para além do centro. A inauguração da Estação Ferroviária de Benfica foi em 1877. A ferrovia aumenta a dinâmica e os fluxos entre o subúrbio rural e a cidade através da presença do curtume, do matadouro, dos ferreiros, das olarias e das indústrias incipientes, que estão na gênese da formação do espaço e do trabalho, do trabalhador e da trabalhadora do subúrbio que nasce junto à indústria e do tipo de cultura desse espaço.

Fernandes (2011), no decorrer da sua exposição sobre a relação entre a ferrovia e o subúrbio alerta para a complexidade da ocupação dos subúrbios ferroviários, pois a relação direta que se estabelece entre a ferrovia e a indústria pode esconder os outros usos do subúrbio no tempo-espaço da cidade. O autor utiliza uma reportagem do jornal *Almanaque Suburbano*, de 1941, para ilustrar o fato de que a chegada da ferrovia no subúrbio, não provocou o deslocamento imediato de indústrias para este no século XIX. Demonstra, no entanto, que o subúrbio no Rio de Janeiro do século XIX teve uso e função de ser o lugar de descanso das elites que procuravam lugares mais limpos do que o centro da cidade industrial e insalubre. Ao seguir essa trilha, longe de ser a mesma realidade geográfica dos subúrbios do Rio de Janeiro, Benfica, em Juiz de Fora, no século XIX, é um espaço de produção agrícola com uma indústria de transformação incipiente e centralidade na pecuária com o fornecimento de carne, leite e derivados para o mercado interno da cidade e do Rio de Janeiro.

A relação que se encontra entre a ferrovia e Juiz de Fora bem como seus impactos no processo de comercialização de mercadorias e de integração com outros mercados é a de servir como transporte do café, mas não só do café de todos os produtos que eram aqui produzidos pelos fazendeiros além do o transporte de produtos importados. Para Giroletti (1988):

> Será a partir de 1869 que se verificará o surto de desenvolvimento ferroviário em Minas. A ferrovia Dom Pedro II, organizada em1855 com o objetivo de ligar o Rio de Janeiro com Minas, Por Porto Novo do Cunha, e com São Paulo, através da Cachoeira, seo solo mineiro. Inaugurada a estação do Rio de Janeiro em 1858, seus trilhos avançando pelo Vale do Paraíba e transpondo a Serra do Mar, atingindo a Barra do Piraí em 1864, Entre Rios e Paraíba do Sul em 1867, Porto Novo do Cunha em 1871, Matias Barbosa e Juiz de Fora em 1875. Barbacena, em 1880 e, oito anos mais tarde, Ouro Preto. Belo Horizonte em 1895, Diamantinas em 1914. Outra rede ferroviária importante para o desenvolvimento da cafeicultura, que atravessa a Zona da Mata, no sentido norte-sudeste, se constiruirá pela fusão de primitivas ferrovias mineiras e fluminenses, na Estrada de Ferro Leopoldina. Entroncava-se com a D. Pedro II em Porto Novo. Em 1874, fora entregue ao tráfego o primeiro trecho esta localidade e Volta Grande. Alcançará em 1885 Muriaé, Pomba e Ponte Nova em 1886. Posteriormente, além de Porto Novo. Entroncava-se com a Dom Pedro II em Entre Rios, Juiz de Fora e Ponte Nova. (GIROLETTI, 1988, p. 35).

Giroletti (1988) faz uma relação direta entre o sistema de transporte estabelecido na cidade no século XIX e a função que a cidade estabelece para além de grande produtor cafeeiro, o de entreposto comercial. Junto com as ferrovias o autor discursa sobre a importância da primeira estrada macadamizada, a União Indústria, compondo o *sistema viário moderno* que vai intensificar a comercialização do café e respectivamente os setores do mercado externo e interno da cidade. Esse é o primeiro ponto que se quer destacar do que foi exposto por Giroletti (1988). Os dois setores sofreram uma intensificação após a implantação do sistema viário. Os Relatórios do Movimento das Estações ferroviárias comprovam o aumento das mercadorias exportadas de cada estação na cidade.

A analogia que se pretende estabelecer é entre o grau de importância da estrada de ferro e da Cia. União Indústria para a economia da cidade. Giroletti (1988) realça o papel da estrada macadamizada e refere-se à estrada de ferro como um componente que vai engrossar o sistema de transporte. Percebe-se certa exaltação do autor, sobre esse aspecto, muito favorável à Cia. União Indústria, pois credita à Rodovia União Indústria os méritos pela função de maior entreposto comercial do

Estado de Minas Gerais na segunda metade do século XIX, que é Juiz de Fora. Apesar de se tratar de um investimento de um grande capitalista da época – Mariano Procópio Ferreira Lage, construtor, investidor, transportador, planejador e político, enfim, uma das principais personalidades da cidade junto ao imperador – de fato, a organização que a estrada trouxe para o comércio da cidade e a tecnologia na construção foram revolucionárias para a época. O mesmo autor, admite a crescente concorrência imposta pela EFDPII à Rodovia União Indústria no tocante ao transporte de mercadorias ao afirmar que "À medida que novos trechos da Ferrovia D. Pedro II eram franqueados ao tráfego na região tributária da Rodovia, menor era a capacidade de concorrência da Companhia União Indústria em termos de volume, rapidez e custos do transporte." (GIROLETTI, 1988, p. 44). Cabe ressaltar que a ferrovia, como já mencionado, se apresenta como o maior investimento estatal na segunda metade do século XIX e, certamente, não o foi sem razão.

É, a partir de 1875, que se dá a implantação da Estação de Rio Novo, no bairro Mariano Procópio, mas a Cia. União Indústria já havia estabelecido um acordo de baldeamento das cargas com a Estrada de Ferro Dom Pedro II. Tal acordo pode configurar uma mudança na própria visão do empreendedor Mariano Procópio Ferreira Lage, sobre a importância que a ferrovia vai estabelecer na região e para o país, o que de certa forma induz a pensar que Juiz de Fora se torna um importante entreposto comercial, não só por causa da Rodovia União Indústria, mas também devido ao sistema ferroviário que é implantado no país e que chega no início da década de 1870 à cidade. Assim, associada aos postos de comércio da Rodovia União Indústria cria-se uma estrutura viária, talvez, das mais evoluídas no país em relação a própria integração de modais estabelecidas.

Como nos aponta Menezes (2003):

> Há, portanto, demanda para que se colocasse em execução a melhoria dos caminhos com o Rio de Janeiro. A expansão cafeeira, a corrida do ferro e as primeira iniciativas industrializadoras são capazes de justificar o capital empatado no empreendimento de construção da mais moderna rodovia do continente bancada por capitalistas da região mineira e gerenciada pelo engenheiro Mariano Procópio Ferreira Lage, oriundo da região de Barbacena e representante de Minas Gerais na Assembléia Geral do Império (1861-1864/1869-1872). A posição política de Ferreira Lage lhe rendeu não só a definição da direção da rota para o Rio aproveitando partes do traçado do Caminho Novo em detrimento da pressão de fazendeiros da região de Leopoldina que reivindicavam uma estrada através de Rio Novo do Cunha - Além Paraíba, como posteriormente o posto de diretor de Estrada de Ferro

> Central do Brasil anos após ter construído e inaugurado a rodovia União Indústria (1856-1861), incorporada em 1869 ao governo imperial e logo após ociosa e onerosa para carga. O abandono da estrada, inativa até 1910 quando da chegada dos primeiros caminhões, se deu em função da vantagem comparativa da chegada da ferrovia que tornou o dispendioso empreendimento rodoviário imediatamente ocioso face à concorrência com o transporte de cargas e passageiros. A ferrovia inaugura a primeira estação em Minas em 1867 em Chiador e atinge Juiz de Fora em 1875 localizando no entorno da então cidade as estações do atual centro (Juiz de Fora), Rio Novo - atual Mariano Procópio, Benfica e Chapéu D"Uvas. (Cf. Blasenheim, 1996). Na verdade, a rodovia Dom Pedro II foi um projeto de integração nacional tendo se estendido até o norte de Minas na cidade de Pirapora interligando o Nordeste com a capital da república. Mais tarde Juiz de Fora seria conectada à múltipla rede de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, intensificando o sua ligação com o interior da Zona da Mata através do ramal Rio Novo- Piau. (MENEZES, 2003).[17]

Mariano Procópio Ferreira Lage tornou-se diretor da Estrada de Ferro Dom Pedro II, pelo o que se apresenta na historiografia dessa figura pública e símbolo do poder privado, capitalista e liberal do Império. Era sabedor da importância da ferrovia para os seus negócios. A cidade, por sua vez, também se fortaleceu com a estruturação da rede ferroviária, mas a historiografia da cidade não reconhece tal valor na dinamização econômica, figurando em lugar secundário na indução do progresso e da economia juizforana. O que vai ao encontro dessa análise é a opinião de Blasenheim (1996):

> A importância real da União Indústria durou apenas oito anos. Em 1868, fazendeiros começaram a transportar café pela Estrada de Ferro Dom Pedro Segundo, uma ferrovia que ladeava a estrada na Província e cobrava fretes mais baratos. Reconhecendo que a União Indústria não era viável, Procópio convenceu aos economistas a vender a Pedro II. Como parte dessa transação ele passou a ser o terceiro diretor da ferrovia. A partir daí a Estrada se deteriorou. (BLASENHEIM, 1996, p. 87).

Blasenheim (1996), ao discutir o desenvolvimento ferroviário na Zona da Mata, estabelece uma relação da influência política dos fazendeiros da Mata com o desenvolvimento dos transportes rodoviário e ferroviário na região, principalmente na segunda metade do século XIX. O autor fornece uma gama de informações sobre esse mundo comandado a partir da fazenda e do poder político dos fazendeiros que

[17] Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146(133).htm>.

se multiplicam suas funções sociais, enquanto políticos, capitalistas, financiadores e produtores do espaço.

Através da leitura e dos diálogos estabelecidos no campo das ideias, pode-se construir uma análise oferecerá um conjunto de fatores que estão na composição e gênese da formação social e econômica local. O estudo das geografias dos transportes, do trabalho e dos agentes sociais na produção do espaço vão revelando particularidades da formação do capitalismo brasileiro, da região, da cidade e de Benfica.

Blasenheim (1996) traz importantes informações sobre esse mundo político e do trabalho estabelecido a partir da implantação do sistema ferroviário. Traz, também, uma contradição fundamental, característica da nossa região, que vem a ser uma particularidade na composição dessa formação social, rural e urbana, que é em relação aos negros e negras, escravos e aos imigrantes. São dois momentos da formação social de Juiz de Fora: o primeiro quando o autor faz a análise da postura dos fazendeiros da Mata no Congresso Agrícola de 1878 e o segundo quando o autor descreve sobre a atuação de Mariano Procópio, em Juiz de Fora, na construção da rodovia União Indústria e na formação da colônia de alemães.

Segundo Blasenheim (1996):

> Um estudo das ferrovias na Mata e em Minas revela muito sobre a política e o poder de influência de certos grupos, sobretudo fazendeiros e fazendeiros-políticos. Conflitos sobre concessões ferroviárias provocaram muita rivalidade dentro da Mata, mas todos os mineiros concordaram que o transporte era a questão mais importante da época. Enquanto isso, os fluminenses e paulistas estavam mais preocupados com a crise trabalhista. (BLASENHEIM, 1996, p. 82).

Em nota, Blasenheim (1996), fornece uma importante informação sobre as diferenças de pensamento e divergências, em certa medida na maneira de pensar dos fazendeiros da Mata em relação aos de São Paulo e Rio de Janeiro e é nesse momento que se encontra uma das peculiaridades que vão compor o quadro de pensamentos e política que incidiram sobre a forma de produção do espaço urbano de Juiz de Fora. Após seu estudo na imprensa mineira e das obras de vários outros autores, Balsenheim (1996) chega à conclusão que:

> Vê-se claramente destas fontes que os matenses eram bem menos entusiásticos em relação a soluções imigracionistas que os fazendeiros do oeste de São Paulo e estavam mais preocupados com maneiras de segurar, controlar e educar a mão-de-obra livre brasileira. Eles diferiram dos outros fazendeiros do centro-sul, segundo a imprensa da Mata, na sua resposta retardada e menos intensa à crise que os fazendeiros de outras regiões da zona do café. Isto tende a sugerir que a escravidão era mais viável na Mata do que na província do Rio ou São Paulo, talvez à disponibilidade de escravos no centro de Minas. (BLASENHEIM, 1996, p. 83).

Em um Brasil que está se modernizando pelo processo de articulação das regiões produtoras através da ferrovia, que estabelece relações capitalistas, investimentos e transações financeiras, que inicia sua industrialização e articula a financeirização do capital com a formação dos bancos, essas ideias divergentes na forma de abordar, ou entender políticas, têm tratamentos diferentes, nesse caso apontados por Blasenheim (1996), para lidar com a escravidão. Tal percepção pode apontar para a forma como os negros irão ocupar esse espaço no pós-abolição e junto com caboclos e mestiços viverem na cidade do século XIX de grandes fazendeiros capitalistas, investidores, empresários e políticos que passam a ter acesso ao mais moderno transporte mundial. Não se pretende, nesta pesquisa aprofundar tal ponto, mas fica uma interrogação para embrenhar-se nas particularidades desse Brasil e desse urbano que emerge no século XIX, fruto das relações ideológicas e capitalistas estabelecidas pelas famílias rurais, nobres, ricas, brancas, monárquicas, imperiais e republicanas do país.

A ferrovia apressa o ritmo das transformações sociais, como também aumenta de forma exponencial o enriquecimento dos fazendeiros, não só dos cafeicultores, mas dos pecuaristas e abastecedores do mercado interno com produtos agrícolas. Consequentemente há um acréscimo no volume de impostos e na arrecadação do município, o que possibilitam a realização das obras urbanas. Blasenheim (1996) complementa que os fazendeiros da rica Mata e outras regiões menos prósperas sempre atribuíam às ferrovias as vantagens do desenvolvimento econômico. Atraídos pelo significado de progresso técnico e mola propulsora para os problemas econômicos, os legisladores que falavam sobre esta questão, viam a locomotiva como panaceia para os problemas econômicos e sociais de sua província, além de ser estímulo para a economia cafeeira. Para os políticos e fazendeiros a ferrovia era um símbolo da civilização e o único meio de alcançar aquele progresso tecnicamente definido que tanto despertava a curiosidade dos brasileiros no século XIX.

Blasenheim (1996) constata esse sentimento em um discurso do Deputado Nominato de Souza, que conseguiu a concessão da Estrada de Ferro Leopoldina[18]:

> O progresso é uma coisa fatal, necessária. O homem que não progride é porque não tem mestre nem lições e nem incentivos para aprender. A estrada de ferro é tudo isso ao mesmo tempo: com a sua rapidez nos ensina que o tempo é uma coisa preciosa, com a sua pontualidade nos ensina a constância do trabalho; e com a barateza de seus serviços anima e convida-nos a tirarmos vantagens de seus meio de locomoção; e bem mostra que não são os grandes lucros, mas sim os constantes, ganhos do trabalho contínuo e metódico os que oferecem mais probabilidade de sucesso... daí a barateza dos produtos e aperfeiçoamento... da produção, o progresso, enfim, a riqueza. (BLASENHEIM, 1996, p. 99).

Discutir o incremento técnico e as transformações no espaço causadas pela ferrovia é um ponto chave para aumentar o potencial, ou as ferramentas de análise de uma sociedade que se coloca em movimento e em transição e, ao mesmo tempo, os espaços. Espaços que farão parte dessa transição se estiverem no caminho do *progresso*. A história e a geografia da vida das pessoas na cidade mostram que esses momentos de progresso não chegam para todos na mesma intensidade. Os fazendeiros vão usufruir ao máximo desse meio que é símbolo do novo momento do capitalismo e dos homens da elite brasileira que fazem a política e produzem as cidades e fazem da cidade seu espaço. Espaço privado, ferrovias que são o futuro e o futuro poderá repetir o passado, ou concretizar as ideologias do presente, da época. Os espaços e sociedade que estão no meio do caminho podem alcançar a vanguarda dos processos inovadores, serem pioneiros, como foi Juiz de Fora na Zona da Mata, que se diferenciou durante o século XIX de todas as cidades dessa região e da Província de Minas Gerais, mas guardam as contradições as lógicas e ideologias que favorecem as geografias, a produção do espaço, a concepção de urbano, de história e de cidade.

Benfica está no meio do caminho do progresso ferroviário nacional, representa um corte na divisão territorial do trabalho na cidade na segunda metade do século XIX e se torna uma centralidade comercial, de comunicação, exportação e ferroviária. Essas funções desempenhadas por esse espaço, que se alongam no tempo e, paulatinamente, vão sendo flexibilizadas, principalmente pelo trem, símbolo

[18] A Estrada de Ferro Leopoldina atravessava os maiores centros produtores de café do Vale do Paraíba, no século XIX (BLASENHEIM, 1996).

do moderno, representam a nova relação de classes que será o alicerce da República, mixada com a questão racial que está na gênese do moderno no Brasil: a diferença de cor e os trens de classes que vão dividir os trens de passageiros e trens mistos. Assim, a cidade inicia, já no século XIX, mesmo que de forma incipiente, a disposição de cada classe no seu devido lugar. O período pós abolição vai representar esse momento de transição e de formação de um campesinato que vai ser formado pelos despossuídos de terras e não excluídos. Ou seja, os que fazem parte do sistema e sofrem as consequências de um capitalismo que sempre negou o acesso à terra àqueles que nunca tiveram capital político ou econômico. Escravos, caboclos e mestiços formam o grosso de uma massa de trabalhadores que estão na constituição da formação da sociedade e dos trabalhadores brasileiros, seguidos de imigrantes que chegam no país que no século XIX, importa pessoas para povoar o território. Juiz de Fora é exemplo dessa política. Sucessivamente, entre o final do século XIX e a segunda metade do século XX, pós Segunda Guerra Mundial, o Brasil receberá imigrantes em massa que também constituirão essa formação social e essa massa, mas com alguns privilégios sobre os da terra, sobre os de cor negra.

3 A CIDADE E O URBANO: DE JUIZ DE FORA A BENFICA

3.1 Alguns aspectos da formação e estruturação urbana de Juiz de Fora (1850-1930)

Juiz de Fora tem sua origem atrelada ao Caminho Novo, estabelecida na “rota dos negócios” entre a Província de Minas Gerais e a capital do país, na época o Rio de Janeiro. O caminho foi construído para o escoamento da produção aurífera de Minas Gerais. Posteriormente, o caminho foi modernizado dando origem à Estrada do Paraibuna, produto da atuação de grandes fazendeiros produtores de café. Para contextualizar o momento da fundação da cidade, é interessante relatar um pouco da história de um de seus fundadores na forma como Cordovil (2013) o faz:

> Traficando escravos, importando e exportando produtos e mercadorias, realizando empréstimos, comprando e vendendo terras, entre outras atividades, consagrariam Tostes como grande empreendedor regional. Devido a seu prestígio, hospedou em 1836 o engenheiro Henrique Halfeld, encarregado da construção da Estrada Nova do Paraibuna. Este por sua vez, não era desprovido de posses, apesar de estar a apenas onze anos no Brasil já era proprietário de terras em Ouro Preto e senhor de trinta escravos, gozando de prestígio no círculo político da época. Diz a tradição oral que, Halfeld, sentado à varanda da propriedade dos Tostes, seu anfitrião, em uma conversa com fazendeiros, olhava a grande várzea pantanosa afirmando ser um “bonito lugar para se construir uma cidade”. Em resposta, ouvira de um dos presentes que tais terras para nada prestavam, pois não se podia nelas cultivar café. Respondera Halfeld, “se não dá café, pode dar uma cidade”. (CORDOVIL, 2013, p. 91).

O sítio central foi estabelecido a partir de terrenos doados por Tostes, um de seus fundadores e detentores de terras, o então Engenheiro-Militar Henrique Halfeld, contratado pelo Império para construir a Estrada do Paraibuna e melhorar a ligação entre Minas Gerais e o Rio de Janeiro.

> Em 1850 o distrito de Santo Antônio do Paraibuna foi elevado à categoria de vila, sendo desmembrado do município de Barbacena pela Lei Provincial nº 472/1850. Entre a lei de desmembramento e a instalação efetiva do município passaram-se três anos, que pode ser explicado pela ausência de infraestrutura para o funcionamento dos prédios da administração pública (OLIVEIRA, P., 1966; GIROLETTI, 1988). Naquele momento toda a ocupação da cidade estava concentrada no entorno da Estrada do Paraibuna (Rua Principal, Avenida Direita e hoje Avenida Barão do Rio Branco). Nesse período houve a abertura das ruas Califórnia (Rua Halfeld), Imperatriz (Rua Marechal Deodoro) e Santa Rita em terrenos doados por Halfeld. A Lei Provincial nº 759/1856 transformou a Vila de Santo Antônio do Paraibuna em Cidade do Paraibuna. (GERALDO, 2014, p. 47).

Com a instalação dos bondes ocorreu o primeiro processo de evolução do espaço urbano da cidade, muito bem identificado por Menezes (2004):

> [...] a geografia das linhas de bonde permite compreender a estrutura interna da cidade, revelando o crescimento do Centro, mas também a formação de novos bairros, mais afastados: —Tapera de Baixo, Tapera de Cima, Pito Aceso (Bonfim), Manoel Honório, Fábrica, São Mateus, Lamaçal [no final da Avenida Rio Branco], Creosotagem (Francisco Bernardino), Poço Rico, Costa Carvalho (Bota N´Água de baixo) – antigo Caminho Novo de Garcia Paes, Vitorino Braga (Bota N´Água de cima). (MENEZES, 2004)[19].

Geraldo, (2014) esclarece o processo de industrialização de Juiz de Fora que ocorreu ainda no século XIX:

> Entre 1865 e 1890, Juiz de Fora teve a primeira fase de industrialização (ALMIR OLIVEIRA, 1983 apud RIBEIRO, M., 1988). Essa visão também é compartilhada por Giroletti (1988) que ao estudar a industrialização da cidade entre 1850 e 1930 delimitou dois períodos: O impulso inicial referente à implantação (1865 a 1889) e o período de desdobramento (1890 a 1930), marcado por grandes investimentos como também pelo grande número de estabelecimentos criados em diversos setores, totalizando 286 (PAULA, R. 2006). Ricardo Paula (op. cit.) compartilhou da mesma linha de raciocínio, classificando o período anterior à 1890 como proto-industrialização, pois tratava de uma produção manufatureira de baixa produtividade. (GERALDO, 2014, p. 82).

Como se vê, o processo de industrialização da cidade ocorreu de forma intensa, rendendo-lhe o apelido de Manchester Mineira. Na visão de Miranda (1990):

[19] Disponível em <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-170-23.htm>.

> Se por um lado o estatuto da modernidade advém exatamente da forma-aparência da cidade – o que encontra relação direta com a oferta de tais serviços – por outro lado a oferta diferencial dos mesmos tem como desdobramentos a fixação de gradientes de valorização do espaço urbano e a manutenção de setores marginalizados da população segregados espacialmente. Por outro lado, a verificação da teoria e prática da expansão dos serviços de consumo coletivos leva-nos a reflexões relativas ao contraponto da referida modernidade consubstanciada na exaltação do ideal da "Manchester Mineira" – contraponto tupiniquim do paradigma em termos de industrialização e urbanização do capitalismo moderno. Tal contraponto a que nos referimos trata-se exatamente das distorções, das deseconomias urbanas, das carências em termos de infraestrutura e condições de vida. Assim, se por um lado Juiz de Fora pôde se tornar tal como a Manchester inglesa na cidade mineira pioneira em termos de um sistema viário moderno e de uma estrutura industrial, as similaridades em relação à Manchester inglesa não cessam aí. A urbanização trouxe consigo a sua contrapartida em termos sociais que foram o caos urbano, a insalubridade, a marginalização e a manutenção de setores empobrecidos em situações mínimas de sobrevivência sine qua non para a garantia da expansão dos mercados de trabalho formal assalariado, e da reprodução ampliada do capital. (MIRANDA, 1990, p. 144-145).

A urbanização moderna da cidade, o "contraponto tupiniquim", trouxe consigo o privatismo dos benefícios da vida urbana destinado somente à classe dominante. Aos dominados, aos trabalhadores, restavam os botecos e a vida mal vivida nos cortiços e as longas jornadas de trabalho nas fábricas. O direito à cidade, em Juiz de Fora, nunca foi concedido à classe trabalhadora, muito menos aos negros libertos, que compunham a sociedade local. A falta de acesso à moradia era a realidade de uma cidade e de um urbano desigual e privado. Juiz de Fora sofria com problemas habitacionais desde o início do século XX; negros sequer podiam frequentar o centro da cidade.

Miranda (1990) relata a contradição vivida em Juiz de Fora, a "Princesa de Minas", uma arquitetura que rivaliza com a do Rio de Janeiro na Rua Halfeld e na Avenida Barão do Rio Branco, cujos prédios que não perderiam em "cotejo com os de Botafogo e Copacabana" (MIRANDA,1990, p. 146). A própria autora faz uma ressalva que a "dimensão real da Manchester era bem diferente" e utiliza os fragmentos publicados pela imprensa à época, para relatar tal realidade:

> [...] iluminada a luz elétrica devido ao gênio empreendedor e adiantado espírito do simpático cidadão Bernardo Mascarenhas, abastecida de água potável, servida por bondes e carros de praça, calçada a macadames com largos passeios laterais de cantaria, reúne atualmente a cidade de Juiz de Fora, sempre em aumento e prosperidade, indispensáveis requisitos de uma localidade confortável e moderna. (ALMANAK DE JUIZ DE FORA apud MIRANDA, 1990, p. 146).

> Quem desembarcar na estação local sente uma impressão desagradável. Em dias chuvosos, as adjacências apresentam ao forasteiro um aspecto desolador. A lama nas ruas de Juiz de Fora é clássica. Mas do largo da Estação há muito deveria ser retirada. Como esta, a impressão causada em quem viaja é lamentavelmente péssima quando o sol aturra uns dias e as nuvens de poeira são insuportáveis, envolvem sufocam, sujam-nos e quase nos cegam. Se se desembarca de noite a cidade é triste. A péssima iluminação pública infunde um terror secreto, um medo instintivo... (DIÁRIO DO POVO apud MIRANDA, 1990, p. 147).

Ou ainda:

> O Problema da habitação operária: casebres insalubres, focos de doenças graves, mosquitos e águas estagnadas, falta d'água, casebres de zinco sem luz e com uma única instalação sanitária para todas as casas [...] Deve-se criar um coro para amigos do progresso e do embelezamento da cidade. Há necessidade de remodelação de tudo que é arcaico em detrimento da estética e as habitações operárias devem estar em primeiro plano sendo que a prefeitura deu os primeiros passos para a demolição dos pardieiros da rua Redentor. (GAZETA COMERCIAL apud MIRANDA, 1990, p. 147).

Miranda (1990) conclui que existem mundos e espaços bem distintos dentro da cidade. Para ela, a base de tal diferenciação encontra-se exatamente no setor de serviços de consumo coletivos: "Assim, o estudo dos nexos entre a expansão urbana e a lógica frente ao oferecimento de tais serviços pode ser um importante filão para a compreensão do caráter da urbanização capitalista" (MIRANDA, 1990, p. 149). Seguindo esse ponto de vista pode-se expandir para os diferentes tempos e espaços da cidade e da produção do espaço urbano, essa lógica existente, de negar o direito aos bens de consumo coletivo à maioria da população trabalhadora, negra, mestiça e pobre na cidade. Assim, dando um salto para o século XXI, encontram-se, na cidade, vários espaços ainda sem o mínimo necessário para se viver, como água potável, saneamento básico, escolas e outras necessidades. O que leva a perguntar, sempre: De que urbano se está falando? À medida que as cidades crescem os serviços não acompanham, não existe crescimento da cidade e da urbanização, em termos de serviços públicos, de forma simultânea. Miranda (1990) utiliza um ótimo exemplo pra

analisar esse descompasso entre crescimento populacional, crescimento da cidade e falta de serviços públicos, a partir da análise de Francisco de Oliveira (apud MIRANDA, 1990):

> [...] o processo de crescimento da cidade brasileira – para falar apenas do nosso universo – não pode ser entendido senão dentro de um marco teórico onde as necessidades de acumulação impõem um crescimento dos serviços horizontalizado cuja forma aparente é o caos da cidade. Aqui, uma vez mais é preciso não confundir “anarquia” com caos; o “anárquico” do crescimento urbano não é caótico em relação às necessidades de acumulação. (OLIVEIRA apud MIRANDA, 1990, p. 153).

Ela relata bem essa fase da urbanização na cidade, situando que os serviços do “tipo moderno” foram controlados pela iniciativa privada, tidos como os mais rentáveis, ou seja, “os ligados aos meios de comunicação ou iluminação visando uma população com padrão específico de renda” (MIRANDA, 1990, p. 150). A autora ainda ressalva que muitos contratos não eram cumpridos e ocorria o abandono das obras. Os serviços “sob responsabilidade da iniciativa pública foram justamente aqueles ligados à infraestrutura urbana, com baixo ou quase nenhum grau de rentabilidade, como água, esgotos e calçamento” frisado pela autora que “mesmo esses serviços tinham um caráter privado” (MIRANDA, 1990, p. 150).

> Tratava-se de serviços públicos pleiteados por empreendedores privados como foi o caso da Sociedade de Melhoramentos da Vila Santo Antônio do Paraibuna e nesse sentido, foram caracterizados por uma localização espacial bastante específica e em função das demandas privadas definidas pelas elites urbanas. (MIRANDA, 1990, p. 150).

Ela conclui que “dessa forma, temos na sua origem histórica, uma ação pública ineficaz do ponto de vista do oferecimento dos serviços públicos ao público, marcada pela precariedade, escassez e localização privilegiada e dos mesmos concentrados na área central” (MIRANDA, 1990, p. 151). E ainda, instaurou-se nas raízes históricas das cidades brasileiras, conforme bem destacou Raimundo Nonato Silva (apud MIRANDA, 1990, p. 151), “uma concepção de poder público marcada por um laissez faire ortodoxo e aristocrático”, ou seja, um poder público fortemente ligado a laços privados.

Essa falsa anarquia programada com o poder público, que nasce privado em nosso país, em nossa cidade, perpassa os diferentes tempos de nossa formação política e econômica. Será feita uma análise no Governo Vargas e na Revolução de 30, como tentativa de moderar esse poder privado liberal sobre a produção do espaço urbano em Juiz de Fora.

Em Juiz de Fora o crescimento do setor de serviços não acompanhou a expansão industrial e urbana e os bens de serviços coletivos não chegam a todos ao mesmo tempo, nem a todas as classes e nem a todos os espaços. É fruto da própria dinâmica da política das classes dominantes da cidade e da incorporação e valorização dos espaços, que são frutos das ações políticas tomadas pelo Estado e pelo poder Privado. Após sua incorporação as melhorias urbanas se tornam produto do jogo que se faz com os serviços, a barganha política para se ganhar votos, em cima de bens vitais, nítida prática da classe política brasileira, que se repete em Juiz de Fora: ganha-se voto em cima da manutenção da pobreza e da promessa dos serviços públicos20.

Do que se trata, aqui, é de uma cidade que repercute a ideologia de um país que foi feito para poucos em termos de bens públicos e de serviços. É provável que nunca se possa ser, totalmente urbanos em relação aos serviços urbanos, a não ser que que se aceite esse caráter do urbano como contradição, como desigual e se passe a reproduzir essa contradição como natural, perdendo a capacidade de indignação. Existe um fetichismo do “urbano”? Se forem vistas e apreendidas as realidades de nossas cidades se perceberá que o urbano se diferencia e muito de um espaço para o outro dentro da própria cidade. Trata-se de um urbano que não é homogêneo, que se dá em tempos diferentes, na cidade como um todo. Só se consegue fazer tal diferenciação estudando a fundo, a geografia urbana da cidade e a produção do seu espaço. Caso não se consiga realizar essa radiografia, serão aceitos os conceitos que tornam homogêneos os espaços da cidade, com diferentes tempos e realidades sociais, diferentes formas e conteúdos.

Em relação ao processo de produção do espaço e dos serviços urbanos a autora (MIRANDA, 1990) traz uma informação importante: em 1931, no relatório administrativo do prefeito Pedro Marques há uma previsão populacional do município, contabilizando 69.900 habitantes. No mesmo relatório, calcula-se que, cerca de

[20] Conclusão a que se chegou após a análise das políticas públicas em Juiz de Fora, produzida no Latur.

53.000 habitantes não eram servidos de esgotos, que é um serviço prioritariamente ligado a área urbana. Em relação aos serviços de saneamento básico, as administrações locais caracterizaram-se pela realização de obras esporádicas e principalmente sem continuidade entre um prefeito e outro, sendo possível caracterizar, quatro momentos: o primeiro até 1898 (as duas primeiras administrações republicanas); o segundo de 1898 a 1915, o terceiro de 1915 a 1930 e o quarto de 1930 a 1936 e o que é de interesse relatar, é que os demais estão associados diretamente aos ideais privados e à seletividade dos serviços urbanos para as elites. Para Miranda (1990), o período entre 1930 e 1936

> [...] significou um momento em que, em nome da racionalidade burocrática e modernização administrativa no plano nacional, estadual e municipal, a ação pública foi dirigida no sentido de garantir condições a nível de infraestrutura urbana para a expansão da cidade e reverter o quadro geral da crise da Manchester, buscando restabelecer seu papel de pólo econômico, significativamente abalado. (MIRANDA, 1990, p. 183).

Dentro do ideário de dar nova função para esse espaço e deixando o centro cada vez mais exclusivo e privado para as elites[21], o setor de serviços cresce nessa transição do século XIX para o XX e ganha corpo na primeira metade do século passado.

Devem ser vistas as formas de todos os espaços da cidade, como foi o seu processo histórico de produção, por quais momentos da geografia da cidade esse espaço passou o que ele traz em seus tempos, formas, estruturas e funções. Quais são as políticas e os tempos da produção do espaço que estão na gênese da formação da cidade e que perpassam tempos? Quais são as rupturas e continuidades? Existe uma tentativa de generalização da forma urbana, e do conteúdo urbano-homogêneo, para toda a cidade que cria um olhar enviesado sobre o seu espaço total. Sobre o que é a cidade na realidade? Esse momento em que a forma de um pedaço de espaço, como o central, definem o conteúdo da cidade é preocupante, pois logo após essa ideia tudo se torna periferia mediante ao centro, muito embora exista vida,

[21] E agora para seus filhos e netos que formaram a gama de funcionários públicos, médicos, advogados, que acrescenta à cena urbana, à paisagem urbana do centro da cidade uma classe média urbana, que começa a crescer e oferecer os seus serviços no centro da cidade, além do comércio e da indústria.

movimentos, histórias, produção, comércio em outros espaços que vão ganhando sua dinâmica em um tempo diferente do espaço central.

Pode-se, então, indagar: existia uma cidade em transição? Como bem ressalta Miranda (1990, p. 212), a Reforma de Pereira Passos que ocorreu no Rio de Janeiro e transformou radicalmente “o espaço central da cidade, expulsando dali as habitações coletivas do tipo cortiço inaugurou um processo de intensificação de suburbanização carioca”. Reforma que representou um marco na relação entre o Estado e o urbano. E admitindo que a Reforma de Pereira Passos, “dada a proximidade com a capital se faziam sentir aqui, sobretudo no plano ideológico de definição de um projeto modernizante para a cidade” que no Rio de Janeiro ocorreu de “forma brusca em termos da dinamização de um mercado imobiliário, em Juiz de Fora ocorreu de modo gradativo”. O que Miranda (1990) chama a atenção é que

> [...] fundamentalmente o recurso do setor imobiliário urbano passou a ser utilizado como um importante mecanismo de reajustamento do setor empresarial e agrícola local face a crise que se esboçava a partir do final dos anos 20, ao mesmo tempo em que desempenhou um importante papel no sentido de ampliar as linhas de expansão da cidade e tal como no Rio de Janeiro, tardiamente, deslocar a órbita da forma da habitação para o espaço da habitação. (MIRANDA, 1990, p. 213).

Essa descrição leva a entender e a conjugar outros fatores nesse processo de demora de expansão do espaço urbano. O primeiro está relacionado à falta de espaços para essa expansão, devido à forte presença da agricultura e da pecuária nos distritos da cidade, ou seja, ao forte domínio dos fazendeiros sobre suas áreas produtivas. Além disso, existia um caráter centralizador, de que Juiz de Fora, fosse somente a área central para as administrações, até as primeiras três décadas do século XX, e o lucro que os grupos obtinham com as transações imobiliárias nessa região em termos de construção de casas e habitações para os operários. Ou seja, a autora aponta para as singularidades da expansão do espaço urbano da cidade e da nova morfologia urbana, com o deslocamento da habitação no espaço. Acrescente-se que a forte ligação e poder de produção de um mercado interno de produtos agrícolas, que também era lucrativo, impedia esse avanço sobre novas terras e, ao mesmo tempo, se tornaria reserva de capital para os fazendeiros, em um momento posterior de expansão do espaço urbano da cidade. As mudanças só se deram a partir da

segunda década do século XX, quando “inicia-se o recurso aos loteamentos em larga escala e à incorporação de glebas à malha urbana, o que provocou uma expansão da cidade para as áreas consideradas como subúrbios” (MIRANDA, 1990, p. 216).

Esse período de transição marca, a partir da década de 1930, o processo de expansão do espaço urbano da cidade para a região norte, que já está integrado ao centro da cidade desde o século XVIII com o Caminho Novo e fundamentalmente no século XIX com a construção da Estrada de Ferro Dom Pedro II. Fernandes (2011) chama a atenção para que a urbanização do subúrbio se dá de forma lenta e gradual, muito por causa da multifuncionalidade que ele pode exercer na cidade. E, apesar de estar interligado, pela rede de transportes, ao centro da cidade e à capital do país pela ferrovia, a mudança de função de Benfica e da região norte da cidade, só vai ocorrer no final da década de 1930, de forma diferenciada, lenta e gradual. É bom esclarecer que Benfica vai se desenvolver e mudar de funcionalidade nesse momento e que guarda ainda muitas características e funções rurais no seu entorno.

A partir da mudança do modelo político-ideológico do Estado brasileiro, que com Getúlio Vargas passa a ser mais popular, passou-se a estabelecer uma nova relação política com a municipalidade e a municipalidade a adotar a nova racionalidade estatal, antes privada e elitista.

Só é possível entender esse caráter popular mediante o entendimento do privatismo que, mesmo com um governo com esse viés, não some com a apropriação privada do poder público municipal, mas passa a existir com uma nova racionalidade que tenta implementar, ou pelo menos balancear as forças, com leve tendência a se pensar um urbano que seja voltado para o trabalhador: um sistema de transporte e habitação para a classe trabalhadora o que até então não tinha ocorrido na cidade.

Essa transição para o novo momento da modernidade na cidade, da racionalidade estatal no pensar o urbano, esse processo de modernização, não garantiu a publicização da esfera municipal. Miranda (1990) destaca como “alguns indivíduos” mantêm o elo com o tecido urbano e com a municipalidade e apresenta três particularidades dessa transição: 1) manutenção de nexos fortes com a estrutura produtiva em geral, na qual a organização do mundo do trabalho e da ordem emerge como preocupação central; 2) os elos com a construção civil e a transformação do espaço; 3) os vínculos com os níveis de representação política da cidade, o que lhes garante canais diretos de intervenção e defesa de seus interesses. Ela cita o exemplo dos três maiores proprietários: José Procópio Teixeira, Luiz de Souza Brandão e

Henrique Surerus, “maiores proprietários e contribuintes de imposto predial, garantiram participação direta junto ao conselho consultivo da Prefeitura Municipal com a criação das interventorias e destituição do legislativo municipal em 1930” (MIRANDA, 1990, p. 236).

Além desses antigos atores surgem, na cena pró modernidade, as associações científicas, filantrópicas e de classe, como a Associação Comercial, que “desempenhavam destacado papel no sentido de discutir e disseminar as bases políticas, ideológicas e urbanísticas da Manchester moderna” (MIRANDA, 1990, p. 236). Miranda (1990) ainda disserta que, na realidade, as formas de envolvimentos, ainda que individuais estão repletas de significação do ponto de vista do “viver” e do “pensar” urbano, da constituição de uma nova hegemonia fora das amarras do mundo agrário.

É nesse contexto de modernidade que Benfica vai se destacar na cidade no momento em que será o subúrbio, o espaço escolhido pelo Estado Novo, para representar uma produção do espaço urbano sob uma nova concepção que abarque não só o trabalho, mas também o lazer, a moradia e o transporte, com alguma dignidade para a classe trabalhadora.

3.2 A transição para a cidade moderna

É importante ressaltar o discurso, as ideologias e as práticas repressivas que surgem na cidade para a materialização do ideal moderno. Miranda (1990) situa que após 1925 existiu uma forte repressão aos cultos populares de umbanda. Os “cângeres” como eram chamados, proliferavam-se, principalmente, nas áreas de concentração da população pobre como Francisco Bernardino, Botanagua, Serra, Borboleta, Benfica, Vitorino Braga, Manoel Honório, Poço Rico, entre outros. Ela traz uma descrição referente a essas práticas que eram carregadas de negatividade conforme se percebe no trecho a seguir:

> [...] frequenta a macumba gente crente e ignorante antes de descansar seus corpos cansados nos casebres imundos de bairros obreiros. Estão tarados enfraquecidos e (a magia) encaminha a loucura. Nas sessões todas de gente humilde, há um cheiro forte de cachaça, crioulos a rezar, casebres imundos, samba com mulatas gordas com verdadeiras alucinações... Há um misto de misticismo rude e depravação e distribuição de remédios por indivíduos feios como os símios que buscam curar doenças físicas e morais. Nota 25 – Gazeta comercial – 17-02-1932. (MIRANDA, 1990, p. 270.)

Emergem, nesse período, novas ideologias, junto com a repressão à imoralidade e à cultura negra e popular na cidade, o que não é exclusivo desse período. Segundo Miranda (1990) essa repressão partia fundamentalmente das autoridades estaduais, no combate à mendicância e à vadiagem, alicerçada na propagação de uma ideologia em que a sociedade deveria ser pautada na "moralidade dominante, à ordem social e à civilização do trabalho" (MIRANDA (1990, p. 270). Assim, segundo a autora, o que ocorreu na cidade:

> A incorporação desses referenciais ideológicos gerados na sociedade civil pelo Estado que ocorreu, a nível de discurso político, a partir de dois importantes mecanismos. Por um lado, o poder público municipal ao longo do período estudado cuidou de forjar significações a partir da definição de padrões de percepção espacial em que o mundo do trabalho e da tradição fosse seu eixo central em oposição e negação a tudo o que representasse o costume popular, a começar pelos logradouros públicos em geral. (MIRANDA, 1990, p. 271).

Valores ideológicos e do processo de modernização que vieram modificando o centro da cidade e se materializaram solidamente em Benfica, conforme será visto na próxima seção. Essa consolidação se deu mediante a industrialização e a urbanização implementadas pela Fábrica de Estojos e Espoletas de Artilharia do Exército (FEEA), como parte do projeto nacional para a construção de um país urbano e industrial tendo no exército seu principal agente indutor da transição e da transformação do espaço, da sociedade e do trabalho em Benfica.

Em Juiz de Fora, a FEEA é o símbolo da materialização da ideologia e da política do Estado que surge com Getúlio Vargas e o exército brasileiro no período pós revolucionário de 1930. Ao descrever este momento, é de suma importância resguardar a falta de qualquer sentimento ufanista à instituição. Um dos objetivos dessa pesquisa é a identificação dos agentes produtores do espaço e não se pode omitir que o exército foi o agente de uma política industrial que produziu o primeiro

espaço industrial-urbano na região norte de Juiz de Fora. Tal fato demonstra uma lógica diferenciada do processo urbano-industrial ocorrido no centro da cidade durante o século XIX que ancorada em uma ideologia política de não se construir somente a fábrica, mas novas relações sociais, que impulsionassem a transição não apenas do espaço, mas também de homens e mulheres trabalhadores e trabalhadoras da fábrica. Assim, a partir dos canteiros de obras, atrair meeiros, imigrantes, negros e negras, trabalhadores rurais para o regime disciplinar da fábrica.

É importante destacar os momentos dessa nova realidade conjuntural política e de forças sociais promovidas pelo Estado, que estabelece novas ações para a produção do espaço nacional, das cidades e da sociedade em escala municipal e efetivamente de transformação do ritmo de vida. Segundo Miranda (1990), em escala municipal, a revolução de 1930 significou o fim da autonomia das Câmaras Municipais:

> A função de presidente da Câmara seria substituída pela de prefeitos nomeados como interventores do estado nos municípios. Ao mesmo tempo, a Câmara desapareceu e cedeu lugar ao Conselho Consultivo, composto pelos maiores contribuintes de imposto predial e por membros nomeados pelo interventor. (MIRANDA, 1990, p. 280).

Assim, se compõe um novo bloco de poder que vai instituir as políticas no espaço urbano, agora sob os olhos e ações diretas do governo federal e do exército. Destaca-se, então, a administração de Menelick de Carvalho, antigo chefe de polícia da cidade. Seguindo a ideologia dominante e racionalizadora do Estado, foi quem *inaugurou* na cidade um primeiro momento efetivo de modernização e intervenção no espaço urbano, além de ter estabelecido as bases no tocante às normas urbanísticas, com o intuito de regular a expansão posterior. O momento político da cidade é descrito da seguinte maneira por Miranda (1990):

> Ao mesmo tempo em que a primazia do executivo ganhava vitalidade, manifestava-se localmente o fortalecimento verificado em termos nacionais do exército enquanto instituição capaz de utilizar legitimamente a violência e referendar o projeto nacional ligado à manutenção da ordem e à modernização do Estado. Exaltava-se a ação militar nos instantes de crise que inquietavam o espírito público. Além disso, a transferência da 4ª região Militar para a cidade era vista como uma alternativa de dinamização da economia urbana local. (MIRANDA, 1990, p. 289).

O que chama a atenção é que a autora não cita em nenhum momento a construção da FEEA na década de 1930, fato esse observado por Geraldo (2014) ao estudar a obra de Carlota Paula sobre a industrialização de Juiz de Fora, constatando que a mesma também não menciona a fábrica em sua análise da industrialização da cidade no período entre 1930 e 1970. Durante a administração de Menelick de Carvalho, Carlota apenas cita a construção da Represa João Penido e da adutora para atender 300.000 habitantes (GERALDO, 2014). Mas não mencionam a construção da fábrica.

Miranda (1990) intitula também a construção de uma “cidade do futuro”, da qual Menelick de Carvalho foi o construtor de serviços públicos básicos, abertura das vias de acesso e cruzamentos para grandes movimentos, expansão ilimitadas de construções e a substituição arquitetônica: “neo-clássico e art-noveau, característicos da Belle Époque da virada do século cedia espaço a construções mais retas e arrojadas ao estilo art-decó” (MIRANDA, 1990, p. 283). Em nenhum momento a autora ressalta que esse novo surge, do mesmo modo, no subúrbio e que essa cidade do futuro pode ter como o maior exemplo de uma nova forma de trabalho, modernidade e de sociedade, localizado no subúrbio, em Benfica. Assim, só se discorda da autora em relação à produção do subúrbio que ela não inclui como política do Estado e sim ao jogo do mercado de terras e de loteamentos, o que, também, é fruto do processo de valorização da terra e de parcelamento do solo das fazendas.

A construção da FEEA é o maior símbolo desse momento, desconsiderado na literatura urbana de Juiz de Fora e, como já dito, é a materialização do Estado Federal em escala municipal. Geraldo (2014), ao estudar a cidade fordista no período de 1930 a 1970, relata que S. Q. A. Bastos (2002), em seus estudos sobre a industrialização da cidade e sua decadência, também não faz uma menção a fábrica. Isso leva a uma hipótese do ato de desconsiderar o subúrbio e os espaços para além do centro na geografia urbana da cidade, impedindo de ver a cidade como um todo.

A invisibilidade dos espaços suburbanos e da periferia da cidade, que pode ter prevalecido como estratégia política das elites, se repete, e muito, no discurso científico de não incluir esses espaços e classes sociais no espaço urbano de Juiz de Fora, para o enaltecimento de uma Manchester que, em nenhum momento, pode ser manchada nos escritos, mas que traz em sua gênese a exclusão, o sentido privado, a cidade e o urbano para poucos. Aliás, é necessário indicar as obras de Menezes (2004) e Geraldo (2014) para que se tenha mais elementos da estruturação urbana

da cidade, ressaltando o recente trabalho de Geraldo (2014), que traz com detalhes esse processo como ela mesma denominou de estruturação e reestruturação de Juiz de Fora.

Fazendo um contraponto com o que Miranda (1990) escreveu, Fernandes (2011) afirmou que, se houve um momento da associação que não fosse pejorativa e nem degradante para o subúrbio carioca foi a associação existente entre a ferrovia-indústria-operário que ocorreu durante o período Vargas. Como ele relata as políticas do Estado Novo e as ações de materialização das políticas do Estado, no subúrbio do Rio de Janeiro materializa-se a ideologia política, a produção do espaço e toma o subúrbio como o espaço de localização da classe trabalhadora, que seria atendida com um sistema de transportes ferroviário para os seus deslocamentos para a labuta diária, a ida para o trabalho e a volta para a casa. Fernandes (2011) relata o Plano Agache, que mesmo sendo cancelado pela Revolução de 1930, o Estado seguiu o que ali estava prescrito e conceituava que:

> [...] apenas os bairros ferroviários como subúrbios e dessa forma consagrá-los como lugar do proletariado". Nos revela também que – "Especialmente durante o Estado Novo (1937-1945), observamos que foram implantadas medidas consagradoras em torná-lo o lugar do homem do trabalho no Rio de Janeiro. (FERNANDES, 2011, p. 66).

E conclui Fernandes (2011):

> O que nos parece é que ao investir e prestigiar o subúrbio como o lugar do proletariado o Estado Novo tentou estabelecer um padrão menos desigual de investimentos públicos na cidade. Mas isto veio a reafirma, agora de forma positiva e inclusiva, a relação entre subúrbios, trens e proletários, de modo que encontramos neste período condições para que o rapto ideológico da categoria subúrbio pudesse finalmente ser consumado. (FERNANDES, 2011, p. 67).

Benfica será o espaço que se tornará símbolo da materialização dessa mesma política em Juiz de Fora, com suas particularidades e tempos de produção do espaço que seguem uma ideologia e materializa a política de ser o subúrbio o espaço proletário. No Rio de Janeiro, Fernandes (2011) chama atenção para o fato de que é nesse momento que se consuma o "Rapto Ideológico", na cidade e nos subúrbios

cariocas de então. Para Juiz de Fora, é o momento em que o governo Vargas, não casualmente, mas de maneira pensada e arquitetada pelo Estado, fez de Benfica o espaço do operário. Benfica oferecia principalmente fatores locacionais preciosos, em terras de mares de morros, uma vasta planície de ocupação, hidrografia, estrada, ferrovia, tudo de necessário para a ocupação da indústria e de objetos que fossem a estrutura para um novo modo e tempo de vida que se pensava para o trabalhador na cidade e uma nova forma de arranjar e de estruturar a produção do espaço e da sociedade na cidade.

3.3 A cidade e o urbano – encontros e diálogos

Carlos (2013) apresenta importantes definições ou momentos de sua forma de conceituar a cidade e o urbano: A cidade

> [...] é a expressão mais contundente do processo de produção da humanidade sob a égide das relações desencadeadas pela formação econômica e social capitalista. [...] A cidade é um modo de viver, pensar, mas também sentir. O modo de vida urbano produz ideias, comportamentos, valores conhecimentos, formas de lazer, e também uma cultura. Do mesmo modo que existem formas de entendimento da cidade, criação de imagens da cidade, também existem formas de ruptura. A cidade é um campo privilegiado de lutas de classe e movimentos sociais de toda a espécie, que questionam a normatização da cidade e da vida urbana". [...] A cidade aparece como materialidade, produto do processo de trabalho, de sua divisão técnica, mas também da divisão social. É a materialização de relações da história dos homens, normatizados por ideologias; é forma de pensar, sentir, consumir; é modo de vida, de uma vida contraditória. (CARLOS, 2013, p. 25).

E o urbano:

> A ideia de urbano transcende aquela mera concentração do processo produtivo stricto sensu; ele é um produto do processo de produção num determinado momento histórico, não só no que se refere à determinação econômica do processo (produção, distribuição, circulação e troca), mas também às determinações sociais, políticas, ideológicas, jurídicas que se articulam na totalidade da formação econômica e social. Desta forma o urbano é mais do que um modo de produzir, é também um modo de consumir, pensar, sentir, enfim, é um modo de vida. É, todavia, na materialização da divisão espacial do trabalho que aparecem as relações contraditórias do processo de reprodução do capital. (CARLOS, 2013, p. 26).

O urbano se torna uma forma, um instrumento para a análise do movimento da totalidade: como o mundo, as formas de produção, estrutura e organização de espaços e da sociedade se materializam na cidade por meio do urbano. O que, de certa maneira, se coloca como um pensamento é a transformação de toda sociedade em sociedade urbana. Carlos (2013) aponta que isso gera conflitos e ao percorrer esse caminho são necessários alguns esclarecimentos sobre os níveis de urbano, ou as etapas do urbano em que se encontra cada região urbana, cada pedaço de espaço da cidade, bairro a bairro, cidade a cidade, cada país, no mundo.

Uma das hipóteses levantadas, e que não se esgota nesse texto, é justamente pensar os momentos, as etapas do urbano que está sendo materializado nas cidades e o que vem enquanto projeto futuro. Existem movimentos em que os diferentes espaços e regiões da cidade não estão no mesmo tempo ou momento do urbano e de urbanização.

Cada bairro ou região que compõe o espaço urbano da cidade desempenha uma função, apresentando diferentes formas, que abrem o leque para análise da sua etapa, em qual momento do urbano se encontra. Pensamento já discorrido por Lefebvre (2006), em sua obra *O Direito à Cidade* e utilizado neste estudo, a partir da materialidade do espaço e da realidade espacial para se buscar o entendimento sobre o que é e o que são os urbanos desses espaços da cidade. Assim pode-se perguntar: qual é o tempo do urbano em Juiz de Fora? Quais são os momentos do urbano e da vida urbana em Benfica? E nas outras regiões e bairros da cidade? Qual a sua geografia e história de formação? Quais são os objetos encontrados nesses espaços que remetem e levam para a caracterização de uma vida urbana?

A cidade é o palco do jogo político. Existem várias influências que devem ser identificadas nesse processo. De que cidade e urbano se está falando? Existiria um urbano enquanto modo de vida e de consumo e um urbano enquanto forma e estrutura do espaço?

Para Corrêa (1995):

> O espaço de uma grande cidade capitalista constitui-se em um primeiro momento de sua apreensão, no conjunto de diferentes usos da terra entre si. Tais usos definem áreas, como o centro da cidade, local de concentração de atividades comerciais, de serviços e de gestão, áreas industriais, áreas residenciais distintas em termos de forma e conteúdo social, de lazer e, entre outras, aquelas de reserva para a futura expansão. Este complexo conjunto de usos da terra é em realidade, a organização espacial da cidade ou, simplesmente, o espaço urbano, que aparece assim como espaço fragmentado. Mas o espaço urbano é simultaneamente fragmentado e articulado: cada uma de suas partes mantém relações espaciais com as demais, ainda que de intensidade muito variável. (CORRÊA, 1995, p. 7).

Ainda, segundo Corrêa (1995), estas relações espaciais se manifestam pelo fluxo de pessoas, veículos, mercadorias, deslocamentos para o trabalho. Essa articulação também se manifesta de “modo menos visível no capitalismo, através das relações espaciais envolvendo a circulação de decisões e investimentos de capital, mais-valia, salários, juros, rendas, envolvendo ainda a prática do poder e da ideologia” (CORRÊA, 1995, p. 8) que são de natureza social e têm como base a sociedade de classes e seus processos.

Após a constatação de que o espaço urbano é fragmentado e articulado e de que esta “divisão articulada e fragmentada é a expressão espacial de processos sociais” (CORRÊA, 1995, p. 8), o autor introduz uma terceira variável para a apreensão do espaço urbano tendo-o como “reflexo da sociedade”. Sendo assim, Corrêa (1995) apresenta que o espaço urbano e a cidade fragmentada e articulada é um reflexo da sociedade. Ele faz outras observações importantes: que “o espaço urbano é reflexo das ações que se realizam no presente, como também daquelas que se realizaram no passado e que deixam marcas impressas nas formas espaciais do presente” (CORRÊA, 1995, p. 8). E ainda, que o espaço urbano da cidade capitalista é profundamente desigual, e que por ser reflexo da sociedade, “o espaço urbano é também mutável, dispondo de uma mutabilidade complexa, com ritmos e natureza diferenciados. Em outro momento da observação, o autor leva em consideração que o espaço é um “condicionante da sociedade” (CORRÊA, 1995, p. 8), que “através do papel que as obras fixadas pelo homem, as formas espaciais, desempenham na reprodução das condições de produção e das relações de produção” (CORRÊA, 1995, p. 8).

Outro componente do espaço urbano é a sua condição simbólica que envolve o quotidiano, os valores, as crenças, os mitos, os lugares sagrados e os monumentos, variável consoante aos grupos sociais e faixas etárias.

Corrêa (1995) acrescenta que:

> [...] o quotidiano e o futuro próximo acham-se enquadrados num contexto de fragmentação desigual do espaço, levando aos conflitos sociais como as greves operárias, as barricadas e os movimentos sociais urbanos, sendo a cidade, o cenário e o objeto das lutas sociais, pois estas visam, afinal de contas o direito à cidade, à cidadania plena e igual para todos. (CORRÊA, 1995, p. 9).

O autor conclui que o espaço urbano é "fragmentado articulado, reflexo e condicionante social, um conjunto de símbolos e campo de lutas. É assim a própria sociedade em uma de suas dimensões, aquela mais aparente, materializada nas formas espaciais" (CORRÊA, 1995, p. 9).

Esse trabalho pretende ir na gênese da formação da cidade e do urbano. Segundo Menezes (2003), Juiz de Fora é uma "cidade que se forma para além do centro, seus marcos territoriais não são os mesmos"[22]. Vários povoados e lugares de pousio se formaram, em Juiz de Fora, antes da abertura do Caminho Novo. Um deles é Benfica, com uma dinâmica social e econômica que ocorre, de certa forma, simultânea à formação da cidade e lhe confere uma realidade geográfica e histórica que sempre se esbarra com a formação social brasileira e com as políticas de produção do espaço no país.

Existem histórias e formações sociais e espaciais a serem descobertas na cidade. Uma das formas que Fernandes (2011) deixa como legado de sua pesquisa sobre a cidade e a estruturação urbana do Rio de Janeiro é sua forma de ver, olhar, descrever a história e a geografia urbana desses espaços na cidade, passando pelo processo de produção do espaço que envolve os agentes e os sujeitos desse processo. Em sua leitura sobre o espaço, o autor nos traz a forma de organização, produção e estruturação do subúrbio na cidade do Rio de Janeiro, contextualizando o tempo e o espaço da cidade, os agentes e as políticas de produção desse espaço. Também, apresenta um intenso e longo diálogo sobre o uso do subúrbio enquanto o conceito usado para designar, mostrar e representar o conteúdo social e ideológico em que esse espaço está envolvido, no interior do processo político ideológico e no discurso sobre a cidade do Rio de Janeiro.

[22] Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146(133).htm>.

O processo de evolução da cidade e do espaço urbano de Juiz de Fora revela os momentos de materialização da vida urbana. É através do espaço que a história se materializa; o estudo do tempo de formação e da gênese do espaço urbano se dá no decorrer da materialização do processo dialético de produção do espaço. Os agentes e produtores dos espaços e das histórias são o Estado, suas instituições por meio de governos e políticas nacionais que possibilitam o estudo das políticas de produção do espaço nacional. Benfica, subúrbio ferroviário, industrial, militar e operário resulta de diferentes políticas nacionais em contextos históricos longos. O presente estudo propõe a análise espacial de formação do espaço urbano de Benfica, seus diferentes momentos que levam aos tempos de formação histórica do seu espaço em um processo de longa duração, como o apresentado por Fernandes (2008) em *Capitalismo e Morfologia Urbana na Longa Duração: Rio de Janeiro: século XVIII-XXI*.

Juiz de Fora do século XIX guarda em sua constituição uma sociedade que será representada pela ação do poder privado enquanto ideologia, mas onde o Estado não deixa de participar desse processo. A cidade é um ponto estratégico da lógica de produção dos espaços e de organização da sociedade que passava diretamente sobre como desenhar e criar esses espaços. A Lei de Terras, criada em 1850, é um marco no processo de produção do espaço e das cidades no século XIX. Não seria diferente em Juiz de Fora, uma cidade que surge do parcelamento da fazenda da família Tostes, como um ponto base e uma forma de alicerçar o domínio, o poder sobre o espaço que vem das fazendas, das famílias donas destas, além da relação estabelecida entre o pensar, produzir, organizar, estruturar o espaço, a vida social e as pessoas no espaço. Como relata Menezes (2003) em relação à fundação da cidade:

> Na sobrevida da economia mineradora e da escravidão, frente aos distúrbios que permaneceram o período regencial o Império investe na modernização do Caminho Novo. Esta tarefa foi dada ao então Chefe da Polícia de Ouro Preto, que tinha interesses econômicos na região das minas e tinha enfrentado a Revolta Mineira de 1842. O engenheiro de minas e militar Henrique Halfeld fica então encarregado de melhorar as condições de transporte entre a capital d a província mineira- Ouro Preto e a capital do Império – Rio de Janeiro iniciando pelo trecho entre Ouro Preto e Paraibuna, onde os Tostes – família oriunda das Minas do ouro - tinham fazenda e com uma das filhas de quem Halfeld se casou. Viúvo Halfeld herda terras na região, muda o traçado da estrada pelo vale da Graminha – Alto dos Passos, onde já existia um pouso e inicia o mercado de terras urbano ao lotear sua herança exatamente onde se inicia a expansão da localidade, entre o rio Paraibuna e o Alto dos Passos. Em 1850 é criado o município desmembrado

> de Barbacena e Paraibuna é elevada a categoria de vila com o nome de Santo Antônio do Paraibuna, e em 1856 a cidade. Em 1865, talvez por influencias maçônicas, a cidade vê seu nome laicizado para Juiz de Fora por proposta do Barão de São Marcelino. A cidade cresce na medida dos bons negócios do café. (MENEZES, 2003).[23]

Menezes (2003), então, possibilita a reconstituição de interesses e particularidades da formação dessa cidade, atrelada aos objetivos nacionais de aumentar a circulação de mercadorias entre Minas Gerais e o Rio de Janeiro. Inicia-se um processo de modernização do Caminho Novo, o que coloca Juiz de Fora numa posição privilegiada para o estabelecimento comercial e a eleva como o principal entreposto comercial. Mas, o que é interessante ressaltar é que além da relação familiar, na fundação da cidade a função estratégica e militar se faz presente: foi um engenheiro militar o responsável pelo traçado da cidade, que passa a ser um dos grandes incorporadores de terra, se juntando à família de um dos maiores fazendeiros da região. O caráter familiar e de posse da terra dá a tônica da ocupação e formação social da cidade, que se repete em Benfica, como já se apontou: o processo do parcelamento da Fazenda Benfica realizado pela família Barbosa.

É importante ler o espaço urbano e a cidade sobre a ótica da longa duração, sendo este o princípio metodológico que se adotou para o estudo do objeto desta pesquisa. Enfatizamos, ainda, a leitura da relação entre as funções rurais e urbanas na cidade a partir de um prisma, de uma forma de olhar, que estabeleça um diálogo entre essas duas formas de organização e estruturação do trabalho, da posse, do uso da terra e dos espaços da cidade, ao invés de se trabalhar a contradição. Se a cidade surge das fazendas, das grandes plantações, do capital gerado pela produção rural, onde está a contradição? Uma hipótese que se levantou dessa relação seria a existência de momentos estabelecidos entre essas duas funções, que estão associados às conjunturas local, nacional e mundial e que vão forçando as mudanças dessa relação, num processo que é de longa duração e podem ser de rupturas, mas também de continuidades, nas formas e modos da sociedade no urbano do rural.

A pesquisa sobre Juiz de Fora remete a um esforço de análise no estabelecimento de outros parâmetros que não sejam o de ver o passado enquanto atrasado, o rural totalmente ligado a natureza, ou sinônimo de natural, com a ausência de tecnologias, sem relações com outros espaços, desconectados da cidade, da vida

[23] Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146(133).htm>.

urbana e do mundo; e o urbano como sinônimo de ruptura total, ou o contrário, o avesso do rural. Isso não quer dizer que sejam iguais as formas de produção, da vida, da estrutura do espaço e da sociedade. Buscou-se entender melhor esse processo e não igualar as formas, conteúdos e estruturas, mas as imbricações, os encontros, os pontos de contatos entre as formas que estão no espaço, na história e na geografia do trabalho, da política e da produção da cidade.

Na investigação para se entender melhor a cidade, buscou-se uma visão integrada da totalidade e de ver o movimento, o que está acontecendo no espaço, como eles se encontram, conectam. Assim, Benfica e Juiz de Fora se encontram pelos caminhos: Caminho Novo construído no século XVIII, Estrada do Paraibuna (1846) e, depois, pela implantação da ferrovia em 1875 e 1877. Também, pelas relações econômicas e produtivas, pelo mercado e pelas relações sociais e políticas estabelecidas, começando pela posse da terra.

Em Fernandes (2008) encontra-se uma análise da produção do urbano no Brasil que leva à quebra de um paradigma na forma de se pensar a relação entre a cidade e o urbano. Semelhante é a proposta de Moreira (2014), que estabelece uma análise do capitalismo brasileiro e seu modo de acumulação. O desafio foi realizar uma discussão, que pudesse construir nas trilhas e caminhos que os autores apresentam, para se descobrir as lógicas, particularidades e singularidades da cidade e do urbano em Juiz de Fora; entramos em Benfica e analisamos a formação do urbano e a relação que foi estabelecida entre os tempos de formação subúrbio na cidade. Uma análise da cidade, a partir dos tempos de produção e reprodução do seu espaço, na longa duração dos processos e fenômenos, como forma para entendimentos, dúvidas e questionamentos que podem fazer a diferença e levar a descobrir o que se esconde nos discursos e nas formas oficiais de produção do espaço e de uma geografia urbana da cidade.

O estudo da produção dos espaços e das desigualdades na cidade, no país, pode demonstrar que, talvez, não seja só o resultado de uma contradição do sistema capitalista mundial. Talvez seja, muito mais, a lógica do sistema capitalista brasileiro, que desde sua formação tem um caráter explorador, concentrador, com altos índices de acumulação e concentração das terras, do capital, do espaço e da cidade nas mãos de poucos.

Um dos objetivos da pesquisa foi entender quem são os donos das cidades, dos espaços da cidade, da terra, do mundo rural e do urbano e quem vai sofrer as

consequências dessa alta concentração das políticas e das ações, que transformam a cidade em cada época e ajustam o conteúdo político e as formas de poder para satisfazerem os que estão no domínio do país e da cidade. As políticas de segregação, colocando nos seus devidos lugares os que não fazem parte da trama das famílias e sobrenomes, faz parte da gênese de cada cidade e de cada espaço da cidade.

A cidade e quem a transforma, juntamente com quem produz o urbano no Brasil, em Juiz de Fora particularmente, como se observa é fruto das ações dos donos das terras desde a distribuição das sesmarias, podendo mudar de mãos, de sobrenome e de famílias, mas dificilmente de classe. Para Moreira (2014):

> No Brasil a cidade seguiu um perfil e um processo evolutivo diferentes. A cidade é um dado da política desde o início. A revolução burguesa é uma simbiose de domínio de poder da burguesia citadina com a elite agrária. A face econômica é o movimento de uma modernização conjunta que a indústria confirma e ressignifica. A classe trabalhadora da indústria e da cidade é quando muito elo a se incorporar como hegemonizado na pactuação. E a cidade é o fundo formador da ideologia e da sociedade que muda, para não mudar nunca. Daí a propriedade da cidade manter seu viés de ente de geografia política mesmo quando ela passa a partilhar com o campo a divisão territorial do trabalho que faz da indústria um elemento citadino. (MOREIRA, 2014, p. 294).

Entender as lógicas da produção do espaço, das cidades e do urbano foi um dos objetivos dessa pesquisa. Caminhou-se no sentido de tentar mostrar essas relações. Será que existe uma hegemonia do pensamento e da análise que coloca a interpretação do urbano em primeiro plano, antes de se olhar as políticas de produção da cidade, que determinam os tipos ou as modalidades de urbano dos espaços internos da cidade? Para continuar nesse sentido, estudar os agentes produtores do espaço foi um dos caminhos para o descobrimento das políticas que definem o espaço urbano da cidade, e não o contrário.

A configuração política nacional e local diz muito sobre que tipo de urbano prevalece no país. Utiliza-se, aqui, o conceito de “urbanização desurbanizada” de Lefebvre (2006) e não o de crescimento desordenado, como se as cidades crescessem sem o consentimento e sem a participação do Estado. O Brasil é um país no qual existem as particularidades da formação capitalista e social, que talvez seja uma das mais selvagens e privatistas[24]. A elite brasileira sempre esteve representada

[24] Vide os estudos de Florestan Fernandes sobre a elite brasileira (2008).

no Estado, e pelo Estado, nas suas instâncias municipais, vide coronelismo, mandonismo e filhotismo como bem desenvolve José Nunes Leal (2012).

3.4 O problema do modelo dual

O objetivo mais avançado e audacioso da proposta de análise da estrutura da cidade passa pela crítica ao modelo que divide a cidade em centro-periferia. Da mesma forma, seria a crítica à monocentralidade, para se estudar as centralidades e regiões urbanas com mais equidade, suas estruturas sociais e objetos que possam trazer à tona o modo de viver dos grupos sociais e das classes que habitam os espaços da cidade, como o subúrbio, para se avançar na luta contra as periferias sociais na cidade.

Como Harvey (1980), em seu texto no livro *Justiça Social e a Cidade*, no capítulo 4 sobre as teorias revolucionárias e contra-revolucionárias, deixa claro que o que ele pretende é acabar com o “gueto” e que para isso ele deveria acabar com a teoria von Thünen do mercado, seu objetivo seria

> [...] eliminar os mecanismos que servem para gerar a teoria. O mecanismo, neste caso, é simples; – competição crescente pelo uso do solo. Se eliminarmos este mecanismo, eliminaremos presumivelmente, [...] a competição crescente, com um mercado do solo urbano socialmente controlado e um controle socializado do setor de moradias. (HARVEY, 1980, p. 118).

O caminho, proposto por Harvey (1980) aponta que a teoria tem que estar ligada a prática social, no caso, buscaram-se os mecanismos mais igualitários de uso do solo urbano. Sem a presunção de se atingir tal profundidade neste trabalho, mas mesmo que de forma superficial, o que se busca é a possibilidade de se desenvolver uma geografia urbana, que trate a estrutura urbana da cidade em sua complexidade e fuja da armadilha do modelo dual, para que se possa traçar políticas que visem à construção de novas centralidades urbanas nas cidades que estejam acompanhadas de serviços necessários a reprodução da vida das pessoas nestes espaços.

Fernandes (2011) é signatário do pensamento, apresentado por Harvey (1980) e um dos objetivos de sua pesquisa foi estudar “as implicações que o pensamento sobre a estrutura urbana do Rio de Janeiro possui na reprodução do conceito carioca de subúrbio, enquanto ideologia” (FERNANDES, 2011, p. 69). Inicia um diálogo com Harvey (1980) em *A Justiça Social e a Cidade*, sobre a relação entre o saber e a ideologia. Para Fernandes (2011), “ele faz uma ampla avaliação das teorias sobre a estrutura urbana, demonstrando que a maioria das formulações teóricas tende ‘a reificar e legitimar uma situação em forma de conceito’” (FERNANDES, 2011, p. 70). Para Fernandes (2011), Harvey está advertindo que não é raro a ciência incorporar em suas teorias certos conceitos e categorias absolutamente ideológicas, de modo que acabam por legitimar e reificar o *status quo*. Fernandes (2011, p. 70) “pretende testar essa proposição através do conceito carioca de subúrbio e do pensamento sobre a evolução e a estrutura urbana do Rio de Janeiro”. Fernandes (2011), aqui, abre caminho para a análise dos conceitos e da ideologia que carregam para descrever o que é um espaço dentro da cidade.

Trabalhar com um novo imaginário é importante para produzir novas realidades, novas formas de olhar as cidades, suas regiões e bairros, ainda que periféricos, para não se tornarem uma periferia social, geográfica e econômica e o lugar dos desastres e das mazelas sociais. Parte-se de um novo modo de olhar a cidade para construir novas políticas e geografias de lutas, que passem diretamente sobre as formas espaciais de uso da cidade, tentando indicar os objetos, as formas, funções e estruturas espaciais e sociais que vão permitir a diminuição das desigualdades entre espaços e classes sociais na cidade.

Fernandes (2011), também cita o estudo de Hansen sobre a cidade de Mérida, no México, que encontrou o mesmo padrão de Khol, mas destaca que o mais importante nesse estudo

> [...] é justamente a observação de que, nesta cidade da península de Yucatán, o padrão tradicional latino-americano – centro (classes dominantes) x bairros (índios) – estava sendo superado, consequência do desenvolvimento capitalista promovido pela agroexportação do sisal. (HANSEN apud FERNANDES, 2011, p. 71).

Expõe, ainda, que para Hansen: “No início do século XX entra em cena “uma nova ordem ecológica” em Mérida com diversas transformações do espaço urbano, destacando-se a produção de subúrbios de alto-status que rompem a lógica dualística tradicional” (HANSEN apud FERNANDES, 2011, p. 72).

Fernandes (2011) realiza sua crítica ao modelo latino-americano que estabelece o padrão de uso em centro (ricos) x periferia (pobres). A partir dessa discussão que se alicerça a construção de uma crítica à análise dual da cidade, que possibilita a abertura para outra forma de interpretação dessa estrutura urbana. Fernandes (2011) ainda apresenta a crítica em relação à negação da história do subúrbio na cidade, abrindo caminhos para a construção de um outro discurso sobre a cidade. Crê-se que a questão da gênese do espaço, de sua formação e transformação, como o próprio Fernandes (2011) constrói do subúrbio, é uma forma de se identificar e de trazer à tona a realidade dos espaços, para posteriormente se criarem os conceitos. Possibilita, ainda, imaginar a complexidade social desses espaços na cidade da atualidade, assim como a produção do espaço urbano é composta de outros centros localizados nos arrabaldes, como por exemplo Benfica em Juiz de Fora.

É fundamental que se entenda a função ideológica dos modelos de análise da estrutura urbana. Fernandes (2011, p. 77) volta a Harvey para trabalhar sua hipótese inicial – “o modelo núcleo (ricos) x periferia (pobres) ou padrão tradicional latino-americano reproduz e reifica o conceito carioca de subúrbio enquanto uma ideologia”. A relação entre “o saber e a ideologia” presente em Harvey: “Em sua perspectiva, aceitar as proposições de Marx e Engels na ideologia alemã, de que a classe dominante produz as ideias dominantes, não significa se aliar às teses de conspiração”. Para Harvey (apud FERNANDES, 2011, p. 76.): “A produção da ideologia [...] não é um processo simples, naturalmente, mas desde logo as ideias geradas nas sociedades são as que são consistentes com os interesses dos que estão com os meios de produção”.

Ainda, de acordo com Fernandes (2011, p. 76.): “Em sua maior parte, o saber, submetido a tais interesses e lógicas, deve atender à necessidade primária de perpetuar a sociedade através da apologia do *status quo*”. Fazendo uso de uma citação de Harvey (1980), exemplifica-se esse processo:

> [...] as formulações teóricas, em sua maioria, reificam caracteristicamente (ou deste ou daquele modo, tacitamente, legitimam) uma situação existente em forma deconceito ou, aliás (quando não apropriado), dispersa a atenção dos objetivos reais para assuntos que são irrelevantes ou de menor significado. (HARVEY, 1980, p. 127).

Fernandes (2011), ressalta que:

> [...] a ideologia se legitima não só em discursos que fazem a apologia do status quo, como pode também habitar naqueles que lhe são críticos. Isto significa que as relações entre saber e ideologia podem se apresentar de forma mais sutil, nem sempre sendo possível estabelecer uma relação direta entre ambos é o que parece acontecer com a ampla aceitação do padrão tradicional latino-americano entre os estudos urbanos durante tanto tempo. (FERNANDES, 2011, p. 76).

Levanta-se, então, uma hipótese de que o modelo centro-periferia anula as diferentes formas, histórias, funções e conteúdo dos espaços que constituem a cidade para além do centro, principalmente quando não se define o conteúdo da periferia. O que se está chamando a atenção é para o fato de que para se analisar e se estudar o caso de Benfica, é necessário considerar a geografia e a história da formação da cidade, o que esse espaço foi e representa, na atualidade, no espaço urbano. Assim pode-se encontrar, ou ver, um pouco mais essas transformações da forma, da função e do conteúdo dessa formação social e espacial, o que levaria a uma melhor maneira de conceituar esse espaço.

A advertência que Fernandes (2011) faz sobre a maneira de conceituar a cidade pode resultar em interpretações que mantenham um *status quo*, o que, de certa forma, pode impedir a construção de um olhar sobre o futuro de transformação dessas realidades. Se Juiz de Fora for estudada dessa maneira se dará continuidade ao pensamento de se considerar o centro como o espaço mais importante da cidade, sem que se considerem os demais espaços que compõem a cidade. Corre-se o risco de que não se avance sobre novas formas e conceitos que sigam um pouco mais a realidade social e geográfica na construção uma outra maneira de olhar e ver a morfologia urbana da cidade; na construção de uma geografia urbana das realidades sociais, do trabalho, da cultura, da economia e dos problemas sociais que leve ao estabelecimento de uma forma de distribuição mais igual dos recursos ou na

formulação de políticas que sejam atreladas às carências reais das populações, em contraponto ao *city marketing*[25] ou às políticas de embelezamento da cidade.

Um dos pontos principais dos estudos realizados por Fernandes (2011), foi "demonstrar que uma visão da estrutura urbana dicotomizada entre núcleo e periferia é insuficiente para descrever a cidade capitalista, seja ela desenvolvida ou subdesenvolvida, ou melhor, que tais modelos têm sua validade limitada no tempo e no espaço" (FERNANDES, 2011, p. 78-79).

Carlos (2013) também faz um alerta quando se admite que na periferia das cidades estão localizados os estratos mais pobres ou que os valores dos terrenos diminuem de acordo com que se afastam do centro. Para a autora:

> Deve ser visto com ressalvas as ideias de que os terrenos mais bem situados em relação às vias de comunicação, sistema de transporte, infraestrutura têm maior valor, declinando à medida que nos distanciamos do centro em direção à periferia. Esta é comumente entendida como área densamente populosa, carente em relação a todo tipo de infraestrutura e com preços mais baixos. (CARLOS, 2013, p. 55).

Carlos (2013) apresenta que no caso de São Paulo, "na periferia da mancha urbana" ocorrem dois fenômenos: a) a moradia destinada às classes de renda média e alta que fogem da metrópole em busca da natureza e do ar puro longe dos inconvenientes trazidos pelo "progresso"; b) a moradia nos loteamentos destinados à população de baixo poder aquisitivo que se refugia na periferia onde os preços são menores.

Algumas questões podem ser retiradas das observações acima: até quanto o modelo de centro e periferia da cidade vai atender ao mundo acadêmico e menos à realidade?; até quanto a dita periferia, sendo a cidade expandida, pode desempenhar diversas funções no espaço urbano? Ela se torna centralidade da moradia, principalmente na medida em que o aumento populacional é uma realidade das cidades. A porção de terras e de espaços disponíveis para a construção de novas moradias são encontradas nas periferias, a terra tende a ser escassa. Pelo mecanismo de mercado o aumento da demanda eleva naturalmente o preço dos terrenos na periferia, não no mesmo valor da área central, mas diante da pouca oferta

[25] Conceito utilizado por Santos (2006) para designar a influência do marketing sobre o espaço urbano.

e do monopólio das terras nas mãos ainda de antigas famílias e dos incorporadores imobiliários. O conceito de periferia não acompanha as transformações do espaço urbano e nem mesmo atende a um olhar crítico para se enxergar a produção das desigualdades e de novas centralidades, formas de habitação, comércio e produção, ao contrário, ele congela no tempo e no espaço do conceito, a dinâmica política, econômica, cultural e as desigualdades sociais e de estrutura urbanas existentes na cidade.

Milton Santos (2012) adverte em seu texto sobre a nova hierarquia urbana:

> Com a transformação do mundo, devemos, assim, substituir as antigas categorias de análise por outras, que deem conta da explicação do novo e da mudança. A análise, para ser válida, não pode ser vazia da história concreta. Como resposta às novas redes de relações é que podemos, hoje, falar de uma nova hierarquia urbana. (SANTOS, 2012, p. 63).

Pode-se dizer que, na complexidade urbana, existe um uso múltiplo dos espaços da cidade, existem realidades sociais entrelaçadas, imbricadas simultaneamente no mesmo espaço e com tempos sociais desiguais. Esses pensamentos culminam e dialogam entre si, chama a atenção sobre a relação entre o conceito e a forma urbana, exemplificado exaustivamente: em Fernandes (2008), no caso do subúrbio do Rio de Janeiro, que se pode tomar como exemplo para os estudos de geografia urbana das cidades brasileiras; em Harvey (1980), sobre a geografia urbana de Baltimore, dos subúrbios e do gueto nessa cidade, para a construção de uma cidade mais justa; em Lefebvre (2006), que não apresenta modelos e sim a descrição e análise dos processos, as singularidades da política de transformação do espaço em Paris e a formação e mudanças de funcionalidades do subúrbio e do direito à cidade; em Corrêa (1995) que chama a atenção para a análise do processo; Carlos (2013), que enfatiza a relação dos usos que podem ocorrer na periferia; igualmente, o pensamento de Moreira (2014) sobre a necessidade de superação do dualismo (subdesenvolvido-desenvolvido) para se descobrirem os caminhos da formação espacial e social do capitalismo brasileiro; e em Santos (2012), a necessidade de se acompanhar as transformações do mundo e a relação das mudanças com as categorias de análise.

Ao discutir um pouco da obra do geógrafo francês Bonnoure, Fernandes (2011) apresenta alguns elementos que vão ao encontro do que se acredita, isto é, a necessidade da construção histórica da geografia dos espaços da cidade. Bonnoure realizou um estudo de Baniue, na França. Para Fernandes (2011, p. 32), em termos metodológicos, Bonnoure "recomenda que a primeira abordagem deveria ser feita pela paisagem e pelo sentimento, antes de procedimentos mais objetivos e racionais: "a banileue é uma realidade geográfica, alguma coisa que se olha e se vê, inicialmente, e só depois se mede e calcula" (BONNOURE apud Fernandes, 2011, p. 33.). O que há de mais interessante na análise de Bonnoure, para Fernandes (2011) é que o geógrafo acaba por conceituar o subúrbio como um espaço não submetido a limites jurídicos e municipais, que admite variados usos e conteúdos sociais: banileues industriais, de população burguesa, residenciais pobres, operárias, de loteamentos, banileues em antigas aldeias, banileues de horticultores e mesmo de leiterias. Paisagem não uniforme que tem seu ponto de partida fundamental em sua morfologia, ou seja, no campo aberto, em construções desafogadas, que contrasta com a regra dos edifícios contíguos da paisagem da cidade, não sendo a distância do centro da cidade nem os elementos sociais as condições essenciais para a sua definição:

> Assim, a mais feliz diversidade pode combinar todas as paisagens, das mais variadas, na banileue de uma grande cidade. O conjunto dessas paisagens encontra sua unidade na existência de espaços livres que opõe esse conjunto à cidade propriamente dita congestionada de imóveis e edifícios. Os habitantes pertencem a todas as categorias sociais, do mais pobre ao mais rico e têm todos os sentimentos de serem citadinos de uma categoria diferente da dos moradores da cidade propriamente dita. Paisagens, sentimentos, eis o que criou a noção de banileue. (BONNOURE apud FERNANDES, 2011, p. 33)

Fernandes (2011) construiu um panorama do subúrbio na história da cidade do Rio de Janeiro para demonstrar as formas como, historicamente, a palavra *subúrbio* foi usada e o espaço subúrbio foi valorizado, para compreender, a existência de um conceito carioca de subúrbio e como se deu a sua construção, que "exigiu anular seu conteúdo geográfico e as possibilidades de representação da diversidade suburbana em que esta categoria sempre esteve investida". (FERNANDES, 2011, p. 33).

Neste trabalho, o caminho é o de, justamente, resgatar a geografia e a história do espaço para tentar identificar as suas diversas funções na cidade, em contraposição a utilizar somente o conceito de periferia, homogeneizando uma realidade que é diversa e complexa, dos subúrbios, periferias, espaços e bairros da cidade em suas diferentes regiões urbanas. Espaços que guardam uma complexidade social que deve ser analisada com cautela pelos estudiosos. Tudo para além do centro se tornou periferia nos discursos, nas falas. A geografia urbana da cidade se limita na distância e a periferia atende ao ego de se estabelecerem as localizações sociais das classes na cidade, sem compreender sua morfologia, os diversos conteúdos, sociais, econômicos e geográficos, além de aumentar a miopia sobre as novas centralidades, que surgem no decorrer do desenvolvimento do espaço urbano e a sobreposição dos tempos de produção que vão estruturando a cidade para novas formas, de produção, de consumo e de modos de vida.

Se esta pesquisa conseguir clarear as diversas realidades, funções e formas que Benfica acumula no decorrer do tempo atingiu seu objetivo de demonstrar a importância do estudo que vai para além dos conceitos e passa a trazer as formas, estruturas e conteúdo. Acredita-se que se possa contribuir com a geografia urbana de Juiz de Fora e dos espaços das cidades. Existe, neste modo de ver, uma necessidade de expansão dos conceitos para tentar dar conta de tanta diversidade de formas dos espaços que compõem a cidade.

3.5 Em busca da gênese da cidade

Juiz de Fora é um exemplo histórico da aliança e do poder da classe de proprietários rurais que, paulatinamente, com o desenvolvimento da acumulação de capital, via produção para exportação de gêneros agrícolas, principalmente o café, possibilitou em determinado momento posterior do processo de acumulação, os investimentos necessários para a industrialização da cidade nas últimas três décadas do século XIX. A transformação das classes rurais em urbanas é uma metamorfose que ocorre junto com o processo de crescimento da população, urbanização e industrialização da área central.

Em Moreira (2013) se encontra a explicação para tal fenômeno:

> Definida como uma aliança de hegemonia conjunta dos grandes proprietários rurais e das burguesias urbanas, a relação cidade-campo dos dominantes exprime um conteúdo histórico-concreto que se diferencia entretanto em antes e depois do processo de diferenciação da classe agromercantil no curso das primeiras décadas do século XX. Trata-se de um processo de metamorfose da elite fundiária em uma diversidade de frações rurais e urbanas que o movimento da acumulação primitiva vai engendrando no interior do seu andamento histórico, levando o estrato dominante rural a abrir-se em leque em diferentes segmentos de burguesia rural e urbana, reelaborando a própria formação social brasileira à medida que essa diferenciação vai se constituindo. (MOREIRA, 2013, p. 25).

Tal relação pode ser comprovada na leitura de Geraldo (2014) ao mencionar o trabalho do historiador Anderson Pires que estudou a conversão do capital agrário e comercial para os investimentos industriais:

> A cidade não foi grande produtora de café apenas, mas devido ao desenvolvimento dos meios de transporte, transformou-se em entreposto comercial de grande dinamismo econômico, onde os excedentes das exportações de café permitiram a diversificação agrícola, a industrialização e a estruturação urbana. Pires (2004) utilizou o conceito de efeitos de encadeamento, segundo o qual a economia cafeeira propiciou a diversificação urbano-industrial de Juiz de Fora, classificando a economia local como complexo econômico. Ele comprovou a reconversão de excedentes da atividade agroexportadora em atividades urbanas pelo fato de que muitas empresas de variados ramos pertenciam a fazendeiros locais. (GERALDO, 2014, p. 27).

Moreira (2013) acrescenta que esse processo de acumulação que está na gênese da transformação das funções da cidade deve-se à

> [...] força da base econômica do processo acumulativo primitivo interno ter um ponto agromercantil que o movimento de diferenciação da classe latifundista traz em si um matiz urbano, revelando o próprio caráter simbiótico da elite da elite latifundista de uma classe a um só tempo rural-urbana desde o tempo da colônia. Elemento da essência econômica dessa classe, de que é antes de tudo uma persona, a agroexportação é uma relação voltada a um só tempo para o mundo de dentro e para o mundo de fora, seja na relação metrópole colônia, seja na relação fazenda-cidade que antecipa a relação cidade-campo internamente. Fato que transparece no caráter francamente cosmopolita do modo de vida da classe latifundista já dentro da fazenda plantacionista. (MOREIRA, 2013, p. 25)

É o que se constata, também, na leitura Menezes (2004): a cidade nasce com funções urbanas bem definidas, dentro do contexto da especulação imobiliária:

> Na verdade, o sucedido revela um processo em curso, que é a reconversão da renda da terra e formação inicial do mercado imobiliário urbano, isto é, negócios de terras, envolvendo o espolio da família Tostes e Souza Pinto através de seus herdeiros e projetos de urbanização em torno dos núcleos e localidades originais e o incremento do mercado de terras, responsáveis por impulsionar a vida urbana e configurar a cidade. (MENEZES, 2004).[26]

Essa relação fazenda-cidade, que é estabelecida em Juiz de Fora, é o que a realidade da formação do espaço mostra: a relação direta entre o parcelamento de fazendas, o surgimento da cidade e os donos das fazendas como os agentes principais da produção da cidade. A aliança estabelecida entre o poder agrário que deu o suporte e acúmulo de capital para a transformação do espaço, da cidade e o surgimento da indústria, coloca frente a uma realidade de relação quase que direta de fazendeiros-industriais, rurais-urbanos, políticos, etc. A cidade de Juiz de Fora e Benfica guardam esses elementos descritos por Moreira (2014) que são constitutivos da formação social brasileira e da cidade.

Para Corrêa (1995), verifica-se certa sincronia entre o emergir do capitalismo em sua fase plenamente industrial e o aparecimento da área central. Processo, forma e, ainda, as funções estão desta forma conectados. Corrêa (1995) explica o porquê do surgimento da área central em dois casos:

> 1) dado o esquema centralizador dos meios de transporte, que são no período que se estende da segunda metade do século XIX, caracterizados por enorme rigidez espacial pelo fato de serem transportes sobre trilhos – trens e bondes -, verifica-se que o acesso ao mercado consumidor e ás fontes de matérias-primas não é, no âmbito da cidade, uniforme, privilegiando o local em torno dos terminais de transporte, a Área Central. 2) O seu aparecimento se deve assim as demandas espaciais do capitalismo em sua fase concorrencial, onde a localização central constituía-se em fator crucial na competição capitalista. A Área Central é assim, em grande parte, um produto da ação dos proprietários dos meios de produção, ainda que o Estado fosse chamado a intervir. (CORRÊA, 1995, p. 40).

De acordo com Corrêa (1995): “a área central tem sofrido o efeito, desde a década de 1920, e sobretudo após a Segunda Guerra Mundial, de um crescimento espacialmente centralizado” (CORRÊA, 1995, p. 40). O autor fornece elementos e questionamentos para se estudar a área central das cidades. O mais importante deles é em relação a *área central* da cidade brasileira. O autor questiona:

[26] Disponível em <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-170-23.htm>.

> [...] como surgiram as áreas centrais dos diferentes tipos de cidade brasileira – cidades com o passado colonial e cidades novas, com industrialização relativamente antiga e, por exemplo, sem atividade industrial expressiva, cidades espontâneas e planejadas etc. Em segundo lugar, como evoluíram as Áreas Centrais desenvolvidas sob condições distintas de sítio da cidade, tamanho demográfico urbano, industrialização e infraestrutura de transportes inter-regional e intra-urbano. (CORRÊA, 1995, p. 44).

Em outros termos: quais as singularidades e particularidades as *áreas centrais* brasileiras apresentam no que se refere a sua gênese e dinâmica?

Conforme apresentado por Menezes (2004) e Geraldo (2014) o surgimento da área central de Juiz de Fora esteve diretamente relacionado aos proprietários e donos das terras, principal meio de produção no século XIX. Desse modo traçou-se uma breve síntese desse processo. Também já se apontou que o surgimento do primeiro núcleo de povoamento em Benfica se deu a partir da Fazenda Benfica, com a particularidade de ser uma fazenda voltada para a criação de gado e representar uma divisão territorial do trabalho e da produção na cidade.

Juiz de Fora é um exemplo de cidade que surge em meio ao desenvolvimento das forças produtivas, da exploração de recursos minerais e da circulação de mercadorias. Sua condição de estar no *meio caminho* da extração e do porto de exportação dos recursos como ouro e outros minerais, lhe forneceu um aspecto singular no seu processo de formação.

Junto com a posição geográfica está a repartição de terras e o domínio das famílias que estão na gênese do processo de formação da cidade, além da participação direta de Igreja Católica, que estabeleceu as divisões paroquiais, direcionadoras de núcleos de povoamento e de centros produtores representados pelas grandes fazendas. “Deus” andava junto com a distribuição de terra, com as famílias donas das terras que, abençoadas pela coroa portuguesa e pelo santo papa, se tornavam donas de grandes extensões de terras e sob a tutela da Igreja e do Estado português tinham o direito de se armar, proteger e matar quem se punha na frente destes interesses políticos e religiosos. Vide não se ter nenhuma menção aos indígenas na história da cidade.

A distribuição para determinadas famílias antecede ao processo produtivo determinante para o crescimento da cidade e intensificação do acúmulo de capital local. Acúmulo que já vem de outras atividades produtivas como o comércio, a criação do gado, o monopólio dos transportes de mercadorias, que vão sustentar toda uma

rede produtiva e de comércio. Giroletti (1988) dá essa noção do acúmulo de capital que é resultado dessa atividade.

A gênese da cidade está no processo de distribuição, domínio e propriedade da terra, a atividade produtiva é consequência dessa posse. Se não fosse a posse existiria outro tipo de cidade, outro modo de vida, pois os donos seriam outros e a forma de vida estabelecida pelos antecessores indígenas não se igualava em nenhum aspecto com a que surgiu no momento posterior de sua dizimação, o que não é relatado na história e na geografia local.

Assim, presume-se ser fundamental salientar a hipótese de que Juiz de Fora não é fruto somente do excedente produtivo, comercial e dos transportes, que levou ao acúmulo do capital dos fazendeiros e das famílias que se tornaram donas das terras onde produziam, mandavam, ordenavam e decidiam o futuro da cidade e do município; mas, diretamente da distribuição de terras e da Lei de Terras, editada em 1850, com a cidade se emancipando na mesma data.

Carlos (2013) apresenta uma importante definição sobre a formação da cidade e expõe a seguinte tese: “a cidade tem uma origem histórica: nasce num determinado momento da história da humanidade e se constitui ao longo do processo histórico, assumindo formas e conteúdos diversos” (CARLOS, 2013, p. 57). E continua:

> [...] Essa dimensão histórica é fundamental para a compreensão da natureza da cidade. Ela é essencialmente algo não definitivo, não pode ser analisada como um fenômeno pronto e acabado, pois as formas que a cidade assumem ganham dinamismo ao longo do processo histórico. A cidade tem uma história. A cidade é uma realização humana, uma criação que vai se constituindo ao longo do processo histórico e que ganha materialização concreta, diferenciada, em função de determinações históricas específicas. Hoje muitos autores afirmam que o mundo se torna urbano devido ao rápido crescimento das cidades modernas e à transformação de vastas áreas em aglomerados urbanos, um mundo que se torna em muitos aspectos práticos (no dizer de Mumford), uma cidade. A cidade em cada uma das etapas do processo histórico, assume formas, características e funções distintas. Ela seria assim, em cada época, o produto da divisão, do tipo e dos objetos de trabalho, bem como do poder centralizado. Por outro lado, é necessário considerar que a cidade só pode ser pensada na sua articulação com a sociedade global, levando-se em conta a organização política, e a estrutura do poder da sociedade, a natureza e repartição das atividades econômicas, as classes sociais. (CARLOS, 2013, p. 57).

Em relação aos processos de acumulação de capital que está na gênese da cidade dialogou-se em parte com o que Carlos (2013) traz para se trabalhar as origens históricas da cidade, a partir de um entendimento estabelecido com Munford sobre a importância e as diferentes origens históricas da cidade. Encontra-se nesse ponto uma discussão que se faz necessária para o descobrir da gênese de formação de Juiz de Fora, no que crê-se poder contribuir, para tal discussão, já desenvolvida em vários trabalhos. A questão se dá em relação ao momento de acumulação primitiva, no qual a cidade se deu a partir do comércio, dos transportes e da produção agrícola, o que faz com que se consolide enquanto principal entreposto comercial e logístico de Minas Gerais. Munford (apud CARLOS, 2013, p. 57) estabelece como fortalecimento do Estado Nacional em detrimento da “morte da liberdade municipal local”, no caso das cidades europeias. Isso não ocorre em Juiz de Fora, pelo contrário, a base do poder municipal se faz e se constrói mediante a relação com o poder nacional, mas o poder local se faz presente de forma contundente e necessária para a consolidação da cidade e da presença do Estado. Juiz de Fora representa a materialização da relação Estado Nacional e poder municipal. Esse poder perpassa os tempos na formação da cidade e na produção do espaço urbano. Assim é importante que se discutam as formas de acumulação interna das cidades no Brasil, assim como o jogo político, a trama política das famílias, grupos e classes sociais que vão dominar a política, a cidade e a produção do espaço. E ainda, determinando as formas de produção, do trabalho e da organização social. Os momentos de transição são fundamentais para a construção de uma análise da produção do espaço urbano e da cidade. Moreira (2013) afirma que:

> A transição da estrutura espacial colonial agromercantil para a capitalista urbano-industrial no modo como ela se fez é, assim, o produto do caráter do agrarismo e industrialismo como relação cidade-campo no Brasil. A articulação político-econômica é o campo de onde o bloco dos agrários e industriais organiza a relação produção-circulação, determinando a estrutura e o rumo da formação social brasileira em sua aliança cidade-campo de caráter permanente. (MOREIRA, 2013, p. 43).

Moreira (2013) alega que o peso da ação condutora dos grandes proprietários rurais nesse processo é sobremodo determinante nessa transição, residindo, sobretudo, nesse aspecto a analogia da revolução burguesa no Brasil na via

prussiana, à semelhança de como Lênin caracterizou-a na sua essência classista: “O desenvolvimento burguês pode verificar-se tendo à frente os grandes proprietários, que paulatinamente substituirão os métodos feudais de exploração pelos métodos burgueses” (MOREIRA, 2013, p. 43). Ressalta, ainda, que o desenvolvimento do capitalismo no Brasil chega a assemelhar-se com a via prussiana, mas neste país ocorre sob uma dupla especificidade: 1) fundamentada em uma economia agromercantil, a elite fundiária em nada se assemelha a uma classe social de métodos feudais; 2) forma particular de realização do modo de produção capitalista, a formação social brasileira nada tem de puro reflexo de fora.

Sendo assim, Moreira (2013, p. 44) destaca que essa é a primeira característica que expressa o conteúdo nacional da via prussiana brasileira, a diferenciação desdobrando a classe dos grandes proprietários fundiários de uma classe agromercantil em uma multiplicidade de frações de burguesia urbana.

> A lógica dessa diferenciação dos grandes proprietários rurais em burgueses urbanos (industriais, comerciantes, banqueiros e financistas) tem raízes no caráter de acumulação já capitalista que o movimento do valor tem no período colonial, mantendo-se em sua essência no tempo por meio da internalização da divisão internacional do trabalho. O determinante é essa raiz de natureza agromercantil da base econômica. (MOREIRA, 2013, p. 44).

Qual é a importância da identificação desses agentes e das classes que fazem a transição do modelo econômico, produtivo e político? É justamente nesse ponto que se pode entrelaçar a cidade e o urbano em Juiz de Fora. Semelhante à formação social brasileira descrita por Moreira (2013) vai guardar, em sua gênese, as ações desse bloco de poder que transita de um mundo rural para o urbano sem as divisões estabelecidas e historicamente instituídas entre o campo e cidade, entre o rural e o urbano. Ao contrário, a realidade de Juiz de Fora guarda em sua formação, essa relação direta entre a cidade e o campo entre as elites, classes, grupos de pessoas e famílias que transitam nesses mundos.

Outro ponto importante na identificação dessas classes é atingir às particularidades da cidade e do urbano, construído por essa classe, assumidamente inspirada pelos modelos europeus de modernização e modo de vida. Juiz de Fora assume esse *ar europeu* em sua arquitetura, em sua forma, mas em seu conteúdo

ganha as características de dentro de uma classe exclusivista, patrimonialista, mandonista e racista.

Juiz de Fora dificilmente guarda em sua formação e em sua geografia uma participação de diferentes classes nessa vida urbana, quanto menos as diferentes raças que compõem a população da cidade. Os bairros imediatos ao centro da cidade guardam essa divisão que é de classe, de raça e de cor: São Benedito e Dom Bosco são bairros típicos da segregação social e racial imposta desde a formação da cidade e que funciona até os dias atuais. Os negros tinham o seu espaço específico na cidade e o urbano vivido por essa população formada por negros, trabalhadores rurais, imigrantes, operários, não é o mesmo urbano vivido pela classe média branca, dos imigrantes ricos, dos comerciantes, industriais e dos filhos dos fazendeiros.

Conforme menciona Geraldo (2014) em relação à situação da classe trabalhadora na cidade:

> A industrialização, baseada em longas jornadas de trabalho, mão-de-obra feminina e infantil como forma de reduzir ainda mais os baixos salários, foi incapaz de garantir ao trabalhador condições adequadas para sua reprodução. Desta forma já nos anos de 1910 a cidade sofreu com problemas decorrentes da miserabilidade de grande parte da população urbana; o que em parte se refletiu em problemas habitacionais na cidade que chegou a possuir 48 cortiços em 1906, concentrados principalmente no Centro. (GERALDO, 2014, p. 94).

E como consequência de uma cidade que nasce para poucos, o urbano e a cidade, enquanto obra, deixam de ser uma característica. A cidade não foi construída como uma cidade voltada para a garantia dos direitos:

> A produção do espaço urbano facilitou o processo de estratificação social e especulação imobiliária. A segregação permitiu que as diferentes classes sofressem de forma diferenciada com as mazelas do urbano, bem como aproveitassem de forma diferenciada de suas beneficies. (GERALDO, 2014, p. 74).

Na gênese de Juiz de Fora encontram-se as raízes de uma cidade em que as melhorias da vida urbana são privilégios para poucos usufruírem.

3.6 Os donos do poder, das terras, do espaço, da política, da cidade e do urbano

Conforme Cordovil (2013), Geraldo (2014) e Menezes (2003), partiu-se do princípio da necessidade de se aprofundar na genealogia familiar para se descobrir as relações existentes entre as famílias, estabelecendo as relações e as particularidades da formação da cidade e de quem decide as formas urbanas, ou que tipo de urbano vai ser criado, produzido na cidade. Os agentes produtores da cidade e do urbano estão diretamente vinculados com um mundo anterior ao predomínio da forma urbana no centro da cidade. Eles estavam intimamente ligados às formas produtivas rurais que proporcionam o vínculo com as possibilidades de rupturas e avanços sobre um novo modo de vida urbano-industrial. Tal modo de vida foi estabelecido sobre as bases espaciais da fazenda em combinação com um modo de produção rural, que produziu uma cidade com a função rural-urbana sem nenhum decréscimo para o rural, fonte de extração de todo o capital já internacionalizado, globalizado com as veias abertas pelos caminhos, pelas ferrovias, pelo capital financeiro e pelas relações políticas estabelecidas com o Estado e seus correspondentes internacionais.

Para se desvendar essas relações entre o rural e o urbano, seus processos e transformações, move-se para o entendimento do modo de produção capitalista na cidade, que pode refletir a forma como se organizou o Estado e a apropriação das terras, bem como ocorreu o desenvolvimento das forças produtivas no país, mas fundamentalmente a apreensão do desenvolvimento dessas relações de políticas e de forças locais, atrelados a atuação política das famílias, grupos, classes sociais e instituições, como a Igreja Católica. Com um tom privado, patrimonialista, exclusivista e familiar, Juiz de Fora vai se transformando e destacando enquanto cidade centralizadora da produção cafeeira e de transportes, para a função industrial e também militar, aspecto já presente em sua fundação, com o engenheiro militar Henrique Halfeld. Este último aspecto se desenvolveu de forma mais intensa durante a primeira metade do século XX, assunto que será aprofundado em outro momento.

Benfica não foge a esse contexto social-político-econômico-cultural e ideológico. Participa dessa trama de famílias e de poder sobre a terra, sobre as políticas e, por conseguinte, sobre a produção do espaço, direcionada pelos agentes

que se transformam, entram em metamorfose junto com seu capital. O *Álbum do Município de Juiz de Fora* (LAGE; ESTEVES, 1915) traz essa trama familiar, essa genealogia entre terra, capital, política, apropriação e produção do espaço que estruturam a cidade e os espaços da cidade, mudam e definem a permanência das formas e das estruturas econômicas e determinam o futuro do modo de produção, do urbano e o modelo de acesso à terra, à moradia e à cidade para as diferentes classes sociais.

Como desenvolvido anteriormente a crítica ao modelo dual de centro-periferia para a interpretação e análise da estrutura espacial da cidade, nesse ponto é importante ferramenta para que se vejam os limites implementados por tal modelo já que de acordo com o referido modelo Benfica não caberia no presente trabalho.

Em quais terras foram implantadas as fábricas? A FEEA nas terras do fazendeiro José Horácio de Lemos. Todo o desenvolvimento industrial de Benfica foi uma relação entre proprietários da terra e o Estado em suas diferentes escalas. Um modelo antigo, mas que ganha novos atores no avanço do modo de produção capitalista, que sofre influências externas, mas que é fruto das formas políticas e da organização política interna. Fruto também das relações entre famílias e políticos, daí para o Estado e vice versa, para reproduzir o capital. Logo, garantir a concentração de poder, da economia e do capital, da terra e do espaço rural e urbano, mas fundamentalmente da política de produção do espaço e da cidade. O Estado é a representação do poder privado e se traveste de representante da população. No Brasil, pouca, ou quase nenhuma política teve como alicerce resolver os problemas sociais em suas raízes, de forma estrutural. A cidade de Juiz de Fora demonstra esta realidade.

Para que se desenvolva tal raciocínio é preciso alicerçar-se no materialismo histórico e dialético. Harvey (1980) mostra como caminhar nessa teoria ao citar uma passagem da carta de Engels para Bloch, explicando o que Marx realmente queria dizer:

> [...] o derradeiro elemento determinante na história é a produção e a reprodução da vida real. Mais do que isto nem Marx e nem eu jamais afirmamos. Por essa razão, se alguém deturpa isso dizendo que o elemento econômico é o ÚNICO determinante, ele transforma a proposição em uma frase insignificante, abstrata e sem sentido. A situação econômica é a base, mas os vários elementos da superestrutura – formas política da luta de classes e seus resultados, a saber: as constituições estabelecidas pela classe

> vitoriosa depois de um combate bem sucedido etc; as formas jurídicas e mesmo os reflexos de todas essas lutas nos cérebros dos participantes, as teorias políticas, jurídicas, filosóficas, pontos de vista religioso e seu posterior desenvolvimento em sistemas de dogmas – também exercem influência sobre o curso das lutas históricas, e em muitos casos preponderam na determinação de sua forma [...] (ENGELS apud HARVEY, 1980, p. 169).

Em outra carta, Engels deixa claro a importância de se estudar cada formação social:

> [...] embora o modo material de existência seja o PRIMUM AGENS, isto não exclui as esferas ideológicas reagindo sobre ele em retorno, embora com efeito secundário [...] Toda a história deve ser estudada novamente; as condições de existência das diferentes formações da sociedade devem ser examinadas individualmente antes que a atenção se volte para reduzir delas os pontos de vista políticos, jurídicos, estéticos, filosóficos, religiosos etc. correspondentes a elas. Até o presente, pouco tem sido feito em relação a isso porque somente poucas pessoas têm se dedicado a isso seriamente. Nesse campo, podemos utilizar muita ajuda; ele é muitíssimo grande e alguém que deseje trabalhar seriamente pode conseguir muito e distinguir-se. (ENGELS apud HARVEY, 1980, p. 70).

A partir das cartas escritas por Engels, Harvey (1980) conclui que:

> Cada sociedade desejará produzir uma fusão de elementos, uma mistura particular de atividades e um padrão particular de relações sociais. Todas essas, quando tomadas em conjunto, e na medida em que contribuem para a produção e a reprodução da vida real constituem o modo de produção. É por essa razão que a advertência de Engels para estudar cada sociedade novamente tem que ser levada a sério. Se esse ponto é reconhecido, o conceito de modo de produção perde muito de sua ambiguidade. (HARVEY, 1980, p. 171).

Para Harvey (1980), Marx e Engels concentram suas análises, em grande parte, nas condições da sociedade capitalista e adverte ser perigosa a generalização desta análise para todos os modos de produção.

> [...] A essência do assunto é que a totalidade das formas de interação políticas, jurídicas, institucionais e outras, assim como o estágio da consciência são ao mesmo tempo suportes e reflexos das condições na base econômica da sociedade. As particularidades dos processos históricos e das relações entre a base econômica e a superestrutura estão imbricados em seu âmbito. Engels, em sua carta a Bloch, citou “a quantidade sem fim de

> acidentes", as "tradições que existem nas mentes humanas" e os conflitos entre as muitas vontades individuais" como estando contidas no processo histórico que contém "inumeráveis forças cruzadas, uma série infinita de paralelogramos de forças, que dão origem a uma resultante: o evento histórico... (Marx-Engels, *Selected Correspondence*, 417-18). (HARVEY, 1980, p. 172).

Também cabe aqui trazer a discussão que Santos (2006) faz sobre o espaço geográfico e sobre uma forma de estudar esse espaço geográfico constituído por um "sistema de objetos e um sistema de ações" que também ajuda na construção das particularidades. Por meio das ações, objetos técnicos que estruturam o espaço, pode-se distinguir a ação dos agentes e as forças atuantes em determinado espaço, juntamente com o estudo dos eventos históricos e dos sistemas técnicos. Sem se esquecer de que quem movimenta, constrói os objetos e realiza as ações no espaço, os agentes que atuam na produção do espaço, das classes detentoras do capital e dos construtores de espaços, objetos, produtos, mercadorias, através de suas ações que é a classe trabalhadora.

A sociedade é formada de classes, grupos, famílias e de pessoas que agem nos espaços da cidade. Quem são eles, nos diferentes tempos de produção do espaço e da cidade? É através do estudo da sociedade, juntamente com os objetos, as ações, os agentes, a produção do espaço, o arranjo estrutural, as ideologias, a cultura e as políticas que se pode chegar às particularidades e singularidades da formação social e da forma de estruturar o espaço, organizar, distribuir as pessoas, os grupos sociais e as classes nos espaços da cidade.

3.7 A relação entre a cidade o rural e o urbano

Neste ponto é fundamental estabelecer uma análise sobre a relação entre a cidade e suas funções, ou seus espaços, o rural e o urbano a partir de uma releitura de desenvolvimento da cidade. Não cair em um empirismo, mesmo porque se trata de estabelecer uma relação, tentando descrever e analisar um longo tempo de formação e produção do espaço, para posteriormente realizar uma pequena e breve síntese diante da complexidade de tal assunto. Como identificar as relações no tempo e no

espaço da formação social e espacial, ou seja, da formação da cidade? A cidade e o urbano podem surgir das relações estabelecidas em um espaço rural?

Juiz de Fora nasce das relações estabelecidas em uma sociedade rural, em meio ao domínio do espaço estabelecido pela fazenda. Seu primeiro núcleo é formado de estruturas espaciais construídas pelos fazendeiros, a câmara, a cadeia e o judiciário, juntamente com a capela ou a igreja, são os objetos que materializam no espaço as estruturas do Estado e das famílias que, nesta cidade, serão seus donos. Ou seja, as pessoas que farão as políticas juntamente com a escala superior de organização social. As políticas e a cidade seguirão a forma de produção do espaço dentro da lógica e do pensamento dos homens, das famílias e de outros agentes em relação direta com a estrutura do poder em vigor.

O dissertar sobre tal assunto remete à necessidade de analisar o processo de longa duração, enxergar os atores, o processo produtivo, as políticas, a divisão territorial do trabalho na cidade, as formas, funções e conteúdo do espaço que formam o “arranjo estrutural”, a estrutura da cidade.

A partir de Benfica, o objeto de estudo é o que se percebe e se encontra em seu processo evolutivo. O subúrbio com funções produtivas atreladas ao rural, em um primeiro momento, demonstra, de certo modo, a forma como essa relação é estabelecida. Em comparação com o centro da cidade que se industrializa e se urbaniza intensamente em fins do século XIX, Benfica exerce a função de espaço rural na divisão territorial do trabalho, desenvolvendo uma indústria associada à pecuária que se mantém do século XIX a aproximadamente as primeiras décadas do século XX, mas em constante processo de transformação, como se verá na próxima seção. O processo de fragmentação e parcelamento das fazendas, que ocorreu no início do XX e intensificou o processo de ocupação e a transformação desse espaço, se deu de forma mais brusca com a chegada da indústria bélica impondo uma reestruturação do espaço e acrescentando uma nova função ao subúrbio que, paulatinamente, de rural e comercial passa a desempenhar a função industrial.

Uma das hipóteses que se pode levantar nesse momento é da necessidade de se tratar essa relação de existência das duas funções na cidade, o rural e o urbano, coexistindo ao longo desse tempo em estudo, se imbricando. A cidade e o urbano na área central surgindo do acúmulo do capital agrário, já no século XIX se misturando e ao mesmo tempo em conflito. O desenvolvimento das relações sociais e produtivas nesse espaço da cidade determinado como *centro* passa por um processo de ruptura

e de continuidades, porque quem determina, constrói e produz esse urbano são os grandes fazendeiros de café, junto com a Igreja e o Estado. A política também é definida por tais classe e instituições e a forma urbana atende aos seus anseios de progresso, modernidade, e exclusividade, o que os diferencia na relação com os outros grupos e classes sociais que compõem a cidade.

O rural e o urbano vão se misturando até que o desenvolvimento do processo histórico de transformação do espaço produz novas formas que deixaram um rural evoluído, avançado e produtor de uma mais valia. Resultado de um processo de acumulação de capital e poder que possibilita a *vida urbana* em sua plenitude para as elites e diferentemente para os outros grupos sociais, como negros e imigrantes trabalhadores, que vão montar esse mosaico social e cultural na cidade.

O urbano passa a ser a forma de diferenciação do espaço, do centro político, industrial, comercial, de lazer com seus teatros, templos religiosos e prédios administrativos. Em um primeiro momento de desenvolvimento do processo produtivo de economia liberal, privada, católica, racista e desigual, darão os ares desse urbano enquanto marca de uma classe e quase que privativo no usufruto de seus benefícios, símbolo de exclusividade e desigualdade social.

A cidade e o urbano não foram construídos para todos, seja pela forma de apropriação da terra e sua divisão, seja pela cultura urbana, ideologia imposta pelas relações entre as classes dominantes, instituições e o Estado, com suas preferências de modo de vida importadas e construíam uma cidade negando o Brasil e a cultura brasileira. A construção de Juiz de Fora por algumas famílias traz o caráter quase que privado na produção e organização da estrutura espacial da cidade, surgindo no modelo capitalista brasileiro escravista e baseado não só na desigualdade ao acesso e posse da terra e nas decisões políticas determinadas por algumas famílias, alguns homens, os *homens bons*. É uma cidade que nasce próspera para esses poucos, e que priva os seus moradores do uso dessa cidade, principalmente os negros que têm sua vida na cidade determinada primeiramente pela senzala, e pelas favelas e mucambos no momento de industrialização-urbanização que se dá em meio a abolição da escravatura. Este momento histórico guarda muito da forma e do tipo de urbano que surgiu na cidade, uma particularidade seria essa relação entre raças no uso do espaço e dos benefícios da vida urbana.

3.8 Uma discussão sobre o urbano

Pode-se perguntar: qual é o urbano que o trabalhador tem direito? Ao transporte urbano? À saúde? Ao lazer? Qual é o urbano que as populações de baixa renda têm acesso? A partir destas indagações é conveniente fazer uma análise de que, em Juiz de Fora, a urbanização do subúrbio ocorreu dentro de uma transição ideológica e política. Ou, em uma tentativa de tornar o urbano e o modo de vida mais justo e menos desigual para os trabalhadores a partir da industrialização-urbanização, esse processo se materializa em Benfica com a chegada da FEEA. Deve-se contextualizar este processo no período do governo de Getúlio Vargas, através da política de industrialização, em que o exército exerceu a centralização e estabeleceu uma relação direta entre o trabalho, a moradia e o lazer, sinalizando para a necessidade de se pensar os espaços do trabalhador dentro desta ótica de conjugar direitos e acessos.

No entanto, sabe-se que esse momento político é restrito aos espaços da indústria, de formação do operário, mas significativos diante de um país que se constrói sobre o controle político e econômico do poder privado, explorador e em cima das desigualdades de classe, raça e de espaços.

Em Juiz de Fora se se comparar os bairros que surgiram no em torno do centro da cidade, como São Benedito e Dom Bosco, bairros tipicamente negros, poderão ser verificadas ausências e carências até os dias atuais. São periferias sociais, mas não são periferias geográficas. Ao contrário, Benfica, que se for tratada pela distância geográfica, poderia ser considerado enquanto periferia geográfica, mas guarda mais condições e acesso a uma vida urbana, não em sua plenitude, mas de maneira menos desigual que bairros mais próximos ao centro. O problema colocado para designar o que é a periferia social ou geográfica nem sempre está atrelado à distância e é para o que se quer chamar a atenção. Outro fator é o tipo de urbano, o grau ou nível de urbanização que se consolida nas diferentes regiões da cidade, nos seus diferentes espaços.

Será que está se tratando do urbano como se fosse um processo homogêneo e que se dá de maneira igual, simultânea, sem levar em consideração suas particularidades de tempo, forma e conteúdo? A cidade é um soma de tempos, espaços e de diferentes momentos de consolidação do urbano?

O urbano pode ser diferente a cada época do desenvolvimento do modo de produção capitalista? O urbano passa por transformações que se materializam de formas diferenciadas no tempo e nos espaços da cidade? Existem espaços na cidade que não tiveram acesso ao que pode ser considerado como o mínimo de urbano, que são os serviços de saneamento básico, ao mesmo tempo, que ao redor podemos ter espaços com toda infraestrutura e serviços. Se se analisar pela renda verifica-se grande parte da população sem condições de vivenciar o urbano em sua plenitude até a atualidade, e o que resta do urbano, geralmente para as pessoas de baixa renda é o que eles encontram mais próximo de seus espaços de moradia.

É preciso resgatar ou construir os tempos do urbano na cidade, em comparação ao que é a vida urbana na atualidade e ao que foi a vida urbana em outros tempos para se fazer uma análise de em que momento do urbano, a vida urbana, pode trazer mais dignidade e representar o *ter acesso* a mais direitos sociais na cidade. Quais os tempos de formação da cidade e do urbano que podem servir de exemplo, foi pensado de forma a trazer mais acesso, mais dignidade a maioria dos que vivem na cidade? Em que momento da construção e da política no país e na cidade esse urbano alcançou o maior número de pessoas, a maioria da população, as diferentes classes e grupos sociais e os diferentes tempos da vida das pessoas, enquanto crianças, jovens, adultos e idosos? Ou nunca se atingiu esse momento de pensar a cidade e a vida urbana para esses diferentes períodos e momentos da vida das pessoas? Ou esse pensamento é restrito às classes com maior renda?

Fernandes (2011) atenta para o fato de que no período Vargas, talvez tenha sido o momento de conjugação da política de produção do espaço urbano em que o governo tenha conjugado o subúrbio, a ferrovia e a indústria com o direito à vida urbana mais digna. Não é sem fundamento que Lefebvre (2006) faz uma análise dos diferentes tipos de *habitat* desenvolvidos nos subúrbios parisienses para demonstrar os tempos e as formas de se pensar o espaço do trabalhador, dos conjuntos residenciais e dos condomínios e criticar o modo como se realizou essa política e os modelos de condomínios que poderiam levar mais vida aos moradores, ou a um modo de vida menos integrado, coletivo.

Uma das hipóteses que se quer levantar é o estudo dos momentos da produção do espaço urbano da cidade. Esse momento pode guardar políticas mais democráticas, mais horizontais, que cheguem mais próximas à construção do direito à cidade. Benfica pode ser exemplo empírico desse momento que se iniciou com

Vargas, representando um momento de transição e de transformações das políticas na cidade, em contraposição a uma política das ausências que prevaleceu no século XIX e que vigora na atualidade, produzindo espaços novos de moradia nas cidades sem os serviços públicos mínimos, tais como escolas, postos de saúde, áreas de lazer, esportes, fomento à cultura para a classe trabalhadora. Justamente no período de aumento das necessidades de consumo e da complexidade do modo de vida, do avanço de novas tecnologias.

Deve-se entender esse tempo de formação do urbano, das políticas urbanas, das transformações no modo de vida urbano nas cidades brasileiras de forma simultânea às transformações do capitalismo global, nacional e local, que se diferenciam em cada cidade e em cada fração de espaço da cidade.

Deve-se compreender, também, como foi construído o capitalismo, a apropriação do Estado neste país e nas cidades, numa relação de pensar o que é a gênese desta formação e como se dá a mistura entre as forças políticas “internas e externas”, a apropriação e a produção do espaço, como foi construída a estrutura interna, o arranjo estrutural, social e espacial que leva às diferentes formas, tempos e intensidade do urbano nas cidades.

Daí a importância de se estudar os agentes de produção do espaço, as políticas e as mudanças na forma, na estrutura, na produção, na organização e no arranjo do espaço, da cidade, e como são esses momentos de mudanças, de transformações. O que realmente muda, quais espaços mudaram, quais espaços simbolizam essas mudanças. Como e o que mudou? Para que se cesse a apologia ao desenvolvimento técnico, como se todos os espaços mudassem e tivessem inseridos nesse tempo.

Enxergar o porquê de espaços terem e guardarem a contradição de estarem inseridos em uma base tecnológica avançada ao mesmo tempo em que os direitos sociais mínimos não são garantidos, o que leva à análise dos conflitos, das diferentes geografias e das forças sociais que produzem e transformam a cidade e seus espaços. O funcionamento político da cidade é fundamental para que se enxergue como ocorrem as ações que produzem e transformam a cidade e os espaços da cidade. Quem faz a política na cidade? Quais são os tempos das grandes mudanças políticas e de obras que transformam o espaço urbano? A cidade é produzida e transformada por quem? E pra quem?

É no contexto de evolução do processo de produção do espaço urbano e da cidade que surgem as leis, políticas e obras que dão o caráter da forma urbana. Forma que está associada às ideologias e aos anseios de classes sociais e famílias, que acumulam o capital e o poder de decisão sobre o que construir, onde e como construir, dentro da cidade. O papel da igreja, da câmara municipal, como o espaço da disputa política e das ações a serem tomadas, dos fazendeiros às empresas, da justiça, das leis que vão determinar o modo de uso do solo e apoiar as intervenções na cidade. O papel do Estado é de suma importância para fazer o elo entre as classes, grupos sociais ou pessoas que vão, através desta instituição, materializar suas políticas e interferir no processo de produção do espaço e da sociedade.

4 BENFICA: SUBÚRBIO FERROVIÁRIO, INDUSTRIAL, MILITAR E OPERÁRIO

4.1 Benfica: o subúrbio operário da cidade

Benfica inicia sua mudança de função no arranjo espacial urbano da cidade a partir da década de 1930. Até então, desempenhava uma função de espaço rural, mais voltado para a pecuária, cujo principal domínio era exercido pelos fazendeiros e a centralidade espacial produtiva era a fazenda. Sob sua órbita, laticínios, comércio, hotel, olarias, ferreiros e outras indústrias de transformação de pequeno porte, atreladas ao modo de vida rural que, gradativamente, vai sendo modificado a partir da construção da Estação Ferroviária e se consolida com a Fábrica de Estojos e Espoletas de Artilharia do exército brasileiro.

Sua mudança de função se dá em uma conjuntura de mutação política nacional e mundial. O Estado passa a desempenhar um papel mais racional, assumindo o planejamento e as políticas de produção do espaço nacional, da estrutura industrial e de uma ótica fordista para a cidade. Conforme já apontado na seção anterior Menelick de Carvalho foi o prefeito, interventor e representante dessa nova política que se consolida no subúrbio da cidade. O novo, a nova arquitetura e o novo arranjo espacial urbano se concretiza em Benfica. O subúrbio será o espaço escolhido para abrigar a indústria e o operário em Juiz de Fora. É no subúrbio que se realiza a passagem da relação agrarismo-industrialismo. Como relata Moreira (2013):

> Duas formas de arranjo dão-se da indústria com a agricultura e a intermediação mercantil na evolução brasileira no tempo. A primeira é o momento de sujeição da indústria, seja à agricultura, seja à intermediação mercantil, própria do período da hegemonia agromercantil. O arranjo espacial é aí atomizado, o todo do espaço acompanhado a dispersão territorial da produção agrícola, só o mecanismo intermediário da troca mercantil formando a unidade. O segundo é o momento da sujeição da agricultura e da intermediação mercantil à indústria, em um arranjo espacial que é agora o todo nacionalmente integrado por ela". (MOREIRA, 2013, p. 49).

Fazendo parte dessa nova geografia do Estado e do nacional desenvolvimentismo, que nasce com o governo de Getúlio Vargas após a Revolução de 1930, o subúrbio vai sendo dominado pela lógica industrial. A formação do

trabalhador rural nesse contexto vem acompanhada da construção da indústria que, além de proporcionar a transição do modelo e do arranjo espacial urbano da cidade, interfere diretamente na transformação do trabalho e do trabalhador, agora inserido no processo de produção fabril e em um regime disciplinar conduzido pelas máquinas e não mais pelas enxadas, foices e arados e comandado, em Benfica, por militares e não mais por fazendeiros. Segue-se o pensamento de Moreira (2014), quando este relata o papel que a Usina Presidente Vargas, mais conhecida como a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), que atuou como um grande laboratório de “experiências necessárias à constituição da moderna sociedade brasileira como uma sociedade do trabalho avançada. Os canteiros de obras são os seus centros de obras são os seus centros de excelência” (MOREIRA, 2014, p. 217).

Com a FEEA não é diferente, contemporânea à construção da primeira siderúrgica de grande porte do país, ela se insere em uma lógica de Estado de fortalecimento da siderurgia e da indústria bélica nacional, em um contexto ideológico de formação de operários para a nova ordem e valores de disciplina e trabalho que passaram a vigorar. A FEEA também está inserida nesse contexto que representa a transição para o modo de vida urbano e industrial e são poucos os espaços nacionais que são símbolos desse momento histórico e da nova geopolítica implementada por Vargas, pelos militares e por elites e oligarquias que formam um conjunto de agentes que terão, no Estado, o norte para definição das políticas que mudam as relações internas e externas. Juiz de Fora se coloca nessa nova divisão territorial do trabalho nacional e Benfica, na divisão interna do trabalho da cidade, passa a desempenhar mais uma função, definindo-se como o espaço industrial, da moradia e do trabalhador, a partir da construção da FEEA. Para Moreira (2014), a explicação para todo este processo está no fato de que:

> [...] o complexo antecipa em quase uma década a aceleração industrial dos anos 1950, de cuja constituição foi uma peça essencial e a que melhor exprimiu o cunho nacional-desenvolvimentista que irá consolidar a sociedade brasileira como uma moderna sociedade urbano-industrial. (MOREIRA, 2014, p. 217).

Sendo assim:

> [...] o complexo CSN-VR atuou como uma retaguarda de modelo de sociedade de operários que então apareciam para substituir no Brasil uma sociedade de camponeses. E o seu modo de relação sociedade-espaço, já a partir do arranjo geográfico da cidade, a começar do dilema da escolha de sua localização no território nacional, exprime esse papel de transformar jecas-tatus em operários, no dizer da consultora sindical Jéssie Jane Vieira. [...] Com base em sua experiência vários outros módulos de complexo cidade-fábrica se multiplicaram pelos estados brasileiros, formando e disciplinarizando o caboclo recém-migrado do campo como uma classe trabalhadora urbana, a formação sempre passando pelo canteiro de obras [...] (MOREIRA, 2014, p. 217-218).

Como parte dessa política, a construção da FEEA é um exemplo do modelo de produção do espaço e da sociedade brasileira formadora de uma mão de obra que atendesse a um duplo aspecto: ao trabalho industrial e à vida urbana.

Esta pesquisa, que traz como problemática a confirmação de que Benfica é o espaço símbolo dessa transição do mundo agrário para o industrial e do modo de vida rural para o urbano na cidade, materializado no período do Governo Vargas, avança para uma segunda problemática que é a de que os militares são agentes produtores e transformadores do espaço e que estes espaços fazem parte da paisagem e da realidade da cidade, sendo Benfica o espaço que também consolida essa geopolítica militar na cidade. Conforme aponta Fernandes (2006) os espaços militares fazem parte do espaço e da paisagem urbana das cidades, como por exemplo, o Rio de Janeiro:

> Os espaços militares têm uma grande força de permanência, num certo sentido comparável à das instituições religiosas e seus edifícios, bem como uma lógica espacial subordinada a seus interesses e objetivos particulares. Foram estes elementos que orientaram onde e como determinadas áreas da cidade passaram a ser incorporadas para o desenvolvimento de suas atividades. Assim, de leste a oeste e de norte a sul, o território do município está marcado por muitas instalações militares, algumas com a extensão de vários bairros, como nos casos de Vila Militar e Bases Aéreas do Galeão e dos Afonsos. São Cristóvão, Praia Vermelha, Realengo e Grajaú têm ou tiveram diferentes unidades militares, que não raro possuíam também vilas ou conjuntos residenciais. Na própria área central da cidade existem grandes unidades do exército: a monumental e antiga sede do Ministério da Guerra, no Campo de Santana; da Marinha, no litoral entre a Praça 15 e a Praça Mauá e mais um conjunto de ilhas próximas; e da Aeronáutica, na Esplanada do Castelo e Aeroporto Santos Dumont. (FERNANDES, 2006).[27]

[27] Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-218-27.htm>.

Consonante com o pensamento de Fernandes (2006), Moreira (2014) relata que

> [...] o complexo company-town é o modelo espacial que a elite militar, doravante apresentada aos brasileiros como o agente formulador e executor de uma política modernizante do país escolhe para imprimir nova era histórica à sociedade brasileira. (MOREIRA, 2014, p. 225).

A continuidade deste capítulo se dá no sentido de concretizar a pesquisa através de documentos e fotos da FEEA, que levem à confirmação da problemática inicial: comprovar que Benfica foi um subúrbio que transitou de um espaço rural na cidade para um subúrbio ferroviário, industrial, militar e operário entre as décadas de 1930 e 1940.

4.2 A transição do espaço, do trabalho e do trabalhador em Benfica

Na decisão de localizar a FEEA em Benfica, muito deve ter pesado a posição estratégica de Juiz de Fora, que está a meio caminho entre Rio de Janeiro e Belo Horizonte, na época, acessíveis pela ferrovia e pela rodovia União-Indústria.

Em pesquisa realizada nos arquivos da fábrica encontrou-se a descrição manuscrita da negociação entre a prefeitura, o Ministério da Guerra e o fazendeiro José Horácio Lemos para efetivar a compra do terreno onde foi construída a FEEA (ANEXO N). É importante destacar que a descrição do terreno auxilia na comprovação de que Benfica era visto e tratado pelos órgãos federal e municipal enquanto subúrbio. No relato que se segue fica clara a questão dos fatores locacionais que interferiram mais diretamente para a construção da FEEA em Benfica. Assim segue a descrição transcrita do Anexo N:

> Este lote de terras tem a seguinte característica: uma área de terreno no subúrbio de Juiz de Fora, situado entre a Parada General Setembrino de Carvalho e a Estação de Benfica, com os seguintes limites, de um lado a Estrada de Ferro Central do Brasil, numa extensão de 860 metros, mais ou menos do lado opposto pelo Rio Paraybuna, da margem esquerda do mesmo, apanhando o morro do “cafezal velho” da crista para o Rio numa testada compreendendo o mesmo, do terceiro lado, pelo córrego grande que divide o

> campo de aviação e o último lado pelo vale de divisa. (FÁBRICA DE ESTOJOS E ESPOLETAS DA ARTILHARIA, 1934-1984, p. 3).

A Fábrica de Estojos e Espoletas de Artilharia (FEEA) foi criada, com sede em Juiz de Fora, pelo Decreto n. 23.624, de 20 de dezembro de 1933, para a produção de estopilhas, bombas de avião e do carregamento dos estojos e projéteis de artilharia. O Livro de Histórico (FABRICA DE ESTOJOS E ESPOLETAS DE ARTILHARIA, 1934-1984) assim registra a criação da fábrica (Anexo O):

> O Ilmo. Chefe do Governo Provisório da República dos Estados Unidos do Brasil, considerando ser evidente a necessidade da formação de um parque industrial militar, capaz de prover de meios o Exército, baixou o Decreto nº 23.624 de 20 de Dezembro de 1933, que determinou a criação desta Fabrica, com a denominação de "Fabrica de Estojos e Espoletas de Artilharia" que decorreria do desmembramento dos grupos dessas fabricações na actual Fábrica de Cartuchos e Artefatos de Guerra. O artigo 4º do Decreto acima, determinou ainda que esta Fabrica, alem da produção dos estojos e espoletas para Artilharia, incumbir-se-hia também da produção de estopilhas para bomba de avião e carregamento dos estojos e projectis de Artilharia e das bombas de aviação. O artigo 6º, ainda do mesmo Decreto, determinou também que todo operariado e funcionalismo desta Fabrica, seriam constituídos de operários e funcionários contractados. (FABRICA DE ESTOJOS E ESPOLETAS DE ARTILHARIA, 1934-1984, p. 1).

Em terrenos cedidos pela prefeitura, as obras começaram em 1934 e foram visitadas por Getúlio Vargas em 25 de julho de 1935, conforme consta no Livro de Histórico da FEEA (FÁBRICA DE ESTOJOS E ESPOLETAS DE ARTILHARIA, 1934-1984) e cujo registro se encontra no Anexo P.

A Fábrica de Estojos e Espoletas de Artilharia mencionada no decreto é a FEEA. O decreto dá a completa noção da articulação do projeto nacional-desenvolvimentista que englobava a siderurgia nacional e o parque industrial militar, conforme pode ser observado nas publicações oficiais que constam dos Diários Oficiais dos dias 5 e 25 de janeiro de 1934 (Anexo Q).

Junto com essa política, a transformação e disciplina de homens e mulheres para um trabalho fabril, no caso de Benfica, sob o regime militar de disciplina, um espaço da ordem, espaço produzido dentro da lógica positivista, de progresso e de emancipação do modo vida rural para uma nova vida gestada nos valores urbanos ainda incompletos e em formação como o próprio espaço. O trabalhador aí se insere na lógica do Estado e dos militares tomando consciência do mundo do trabalho, da

disciplina e da ordem, muito mais do que da consciência de luta. A luta é pela sobrevivência, é contra o mandonismo e o regime de semi-servidão dos meeiros, condiceiros, que estão nas mãos dos fazendeiros e, atordoados, passam a ver na fábrica uma possibilidade de mudança social.

A fábrica é parte de um projeto nacional, em que os militares são os condutores. Na cidade são constantes os discursos inflamados dos militares que a visitam e reconhecem a magnitude de tal empreendimento e que se encontram documentados no Livro de Histórico da fábrica. Traz-se à tona esse discurso, sob pena de má interpretação, mas por ser a única forma de se reconhecer as particularidades e singularidades geográficas e históricas em que Benfica esteve envolvido. O subúrbio possibilita a emergência de novos modelos produtivos, técnicos, sociais e um novo arranjo do espaço urbano e da divisão territorial do trabalho. A importância da fábrica em um contexto geopolítico mundial, no período entre as duas grandes guerras mundiais, coloca-se diante de um feito histórico e um marco na geopolítica da indústria bélica nacional e da geografia urbana de Juiz de Fora, que estava atrelada diretamente ao pensamento de expandir o urbano enquanto modo de vida e um comportamento geral. O relato a seguir, transcrito do documento constante no Anexo R, dá parte da dimensão da representatividade histórica da FEEA no contexto nacional:

> É motivo de regozijo para quem o feito vem acompanhando a construção deste importante estabelecimento, de finalidade tão útil quão patriótica, que vem enriquecer ainda mais o patrimônio nacional. Com o seu funcionamento, que proporciona o controle da confecção do projétil de artilharia nos libertamos de sua onerosíssima aquisição no estrangeiro, tornando portanto, como fonte de economia do paíz com a vantagem [...] de fornecer meios indispensáveis ao preparo profissional do artilheiro. (FÁBRICA DE ESTOJOS E ESPOLETAS DA ARTILHARIA, 1934-1984, p. 5, verso).

O início do funcionamento da fábrica ocorreu em 1937, conforme pode ser comprovado pelo Livro de Histórico (FÁBRICA DE ESTOJOS E ESPOLETAS DA ARTILHARIA, 1934-1984) cuja réplica se encontra no Anexo S.

Até então, o documento menciona a relação entre as diferentes esferas de governo na compra do terreno, a construção da fábrica e da rede de infraestrutura de transportes e de abastecimento de água para seu funcionamento. Também, as formas de licitação e a relação com as empresas privadas para a construção de tal

empreendimento. Em se tratando dos operários, construtores da fábrica, não se encontrou nenhum registro, com ressalvas, para o trecho que descreve a forma de emprego estabelecida entre o exército e os operários que seriam contratados e denominados como "extranumerários" conforme consta no "*Documentário Benfica da Gente*"[28] na fala do Sr. Filinto Andrade, antigo morador do bairro Benfica e ex-funcionário da fábrica[29].

Dessa forma, já se considera como um importante momento de migração de trabalhadores o processo de construção da fábrica, das obras de infraestrutura e da vila, o que certamente aumentou a população residente de Benfica. Um dos propósitos e princípios da pesquisa é se atingir ao operário, que também produz e constrói esses espaços, esses objetos e estruturas que simbolizam um momento da política de produção do espaço pelo Estado. Da produção de uma população que irá girar em torno da fábrica, produz-se ao mesmo tempo, espaço e sociedade, ritmos, movimentos, modos de vida e, pela divisão social do trabalho, novas classes sociais dentro do universo da classe trabalhadora – frutos do pensamento, da ideologia e da política exercida no país.

Assim, entende-se que a década de 1930 inaugura ou inicia um processo de migração interna, na cidade e na região, para Benfica. É fundamental reconstruir esse processo de migração a partir da construção da fábrica, para entender a formação e as relações entre a transformação do espaço e da sociedade, dos homens e mulheres que migram e passam a construir, morar e modificar esse espaço simultaneamente ao Estado. Esse espaço da cidade passa por mais um momento de intensa transformação, na forma e no conteúdo de sua organização. Produz, organiza e estrutura a sociedade que se modifica e movimenta, da vida ao espaço em movimento.

Em 5 de abril de 1937 ocorreu a visita do então Ministro da Guerra, Eurico Gaspar Dutra, que, segundo relato no documento (FÁBRICA DE ESTOJOS E ESPOLETAS DA ARTILHARIA, 1934-1984) elogiou as unidades da 4ª Região Militar e da Fábrica (Anexo T). A FEEA recebeu a visita dos Generais José Pompeu de Albuquerque Cavalcante e Maurício José Cardoso e declararam que as instalações

[28] O "Documentário Benfica da Gente" é um vídeo produzido como resultado da oficina de memória e produção audiovisual com jovens de uma escola pública de Benfica, com participação da Prefeitura de Juiz de Fora, Funalfa e apoio da Lei Murilo Mendes. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=SbZnOu72VnU>.

[29] O relato do Sr. Filinto Andrade que conta a presença do regime militar imposto aos operários da fábrica pode ser comprovado por volta dos 15 minutos e 13 segundos da gravação.

eram modernas e eficientes. O caráter moderno da fábrica da FEEA, um modelo exemplar do novo pensamento de Estado que nasce com a Revolução de 1930 e se materializa na arquitetura e organização dos espaços de produção da fábrica, mas também de um operário novo, que vai surgir com o regime de trabalho estabelecido pelo exército em Benfica.

A construção da parada para o trem de subúrbio, construída no ano de 1937, comprova a relação entre as instituições federais na produção do espaço: a Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB) e a FEEA (Anexo U). O subúrbio passa a ser o espaço da modernidade do trabalho e das políticas do Estado moderno. No dia 13 de julho de 1937 o governador de minas Benedicto Valadares visitou a fábrica (Anexo V).

O registro da visita do General João Cândido Pereira de Castro Júnior (FÁBRICA DE ESTOJOS E ESPOLETAS DA ARTILHARIA, 1934-1984) possibilita inferir o regime disciplinar de trabalho estabelecido pela fábrica aos operários. O trabalhador, nesse momento de transição, está sujeito ao regime disciplinar militar e contido em possíveis manifestações coletivas, o que suscita que Benfica se consolida como um espaço da ordem e não como um contra-espaço, mas um espaço que guarda a gênese do trabalhador moderno e sob a ótica do acesso ao trabalho. A seguir a transcrição da referida visita (Anexo V):

> [...] muito enalteceu a grande obra que ora o Exército realisa para a sua independência industrial." Na visita do General João Candido Pereira de Castro Júnior, Diretor de Material Bélico colocou em "evidência a impressão exemplar que lhe causara a ordem e a disciplina observadas por parte de todo o pessoal que serve em suas differentes funções. (FÁBRICA DE ESTOJOS E ESPOLETAS DA ARTILHARIA, 1934-1984, p. 18, verso).

Fica claro a relação da disciplina militar no momento da inauguração da "*Paradinha da FEEA*" (Anexo W), que levou o nome, no ato de inauguração, de "*Parada Cel. José Felício Lima"*, realizada pelo *pessoal* da Fábrica, e deixando claro que por não se tratar de uma "manifestação coletiva", a homenagem poderia ser realizada.

Estes e outros relatos mostram que o regime disciplinar é rígido e que não se trata de um momento de liberdade e de consciência de luta, mas sim de seguir o rumo da história, da ideologia e dos valores morais implementados pela fábrica. Assim o

sujeito, o trabalhador está destinado a conviver com esse modelo de sociedade urbana sob a ótica militar que se implanta em Benfica.

4.3 A vila operária e os serviços sociais

O espaço é pensado e organizado sob todas as óticas, não só o espaço da produção, mas o do lazer, da formação escolar primária e profissional, da questão social e de socorro as famílias do lugar. Nas páginas 23 e 24 está descrito a criação da Comissão de Serviços e Preços de Produtos e a Seção de Inspeção de Trabalho, o que aumenta a divisão técnica e social do trabalho na fábrica. Neste mesmo ano 1937 foi criado o “Club Atlético FEEA”, conforme demonstra o Anexo X, um Ambulatório Médico e uma Escola, para atender de forma gratuita os seus associados.

Nas páginas 24 e 25 do Livro de Histórico da FEEA (FÁBRICA DE ESTOJOS E ESPOLETAS DA ARTILHARIA, 1934-1984), consta o discurso do Sr. Cel. Aventino Ribeiro no dia da entrega da Bandeira Nacional, em 27 de julho de 1938. No discurso consta o ideal, a ideologia de Estado contida nos pensamentos e discursos dos homens que materializam as ideologias e políticas no espaço da fábrica e que é transmitida aos seus funcionários e operários da época. O nacionalismo e o patriotismo são marcas ideológicas que estão presentes na representação da fábrica para o Exército e para o Brasil e devem se voltar para todas as escalas da vida social e comunitária de Benfica (Anexo Y).

A construção da vila operária teve início em 1939, a “lavratura de escritura” do contrato de compra e venda dos terrenos efetuados pela prefeitura, donos de terras e o Ministério da Guerra comprovam esse momento como se encontra no Anexo Z, a réplica da página do Livro de Histórico da FEEA (FÁBRICA DE ESTOJOS E ESPOLETAS DA ARTILHARIA, 1934-1984).

É importante ressaltar, nesse momento, a relação entre as três escalas de agentes produtores do espaço. A forma de aquisição de terras por parte do Governo Federal, sendo representado pelo Exército, a Prefeitura da cidade de Juiz de Fora e os senhores de terras em Benfica. Essa comercialização de venda de terrenos e parcelamento de fazendas, está na gênese da formação de um capital local e do desenvolvimento do capital imobiliário que, ao venderem as terras, o capital poderá

ser reinvestido em comércios e na construção de prédios, como ocorreu, posteriormente, na década de 1990 no bairro. No documento (FÁBRICA DE ESTOJOS E ESPOLETAS DA ARTILHARIA, 1934-1984), é reforçada a inversão de capital para a família Barbosa no processo de aquisição dos terrenos (Anexo AA).

Voltando ao primeiro momento, tem-se a construção de uma vila-operária sob a ação do Estado, e do Exército, na formação de novos espaços industriais e de moradia operária. Assim, juntamente com a construção do Club FEEA, do ambulatório e da vila operária, a fábrica vai mudando a forma de organização espacial e do modo de vida em Benfica. A foto a seguir (Figura 6), tirada na década de 1940, demostra o arranjo espacial entre a fábrica e a vila operária.

Figura 6 – Arranjo espacial entre a fábrica e a vila operária, na década de 1940

Fonte: Acervo pessoal de Vanderley Tomaz.

Em junho de 1939, a fábrica instituiu o “Almoço do Operário”. Em novembro do mesmo ano, foi concedida pela FEEA, numa relação com a EFCB, a “Passagem gratuita”. O registro foi publicado no Livro de Histórico (FÁBRICA DE ESTOJOS E ESPOLETAS DA ARTILHARIA, 1934-1984), transcrito da seguinte maneira, conforme o Anexo BB:

> I – Pelo Excelentíssimo Sr. Ministro do Estado da Viação e Obras Públicas, foi concedida aos serventuários deste estabelecimento, quando em serviço, passagem gratuita nos trens de subúrbios, entre a Estação de Juiz de Fora e a Parada Cel. Felício Lima, e vice-versa, nas condições abaixo: Os serventuários deste estabelecimento, viajarão gratuitamente, mediante a apresentação da Carteira de Identidade fornecida por esta fábrica, a qual deverá ser apresentada no torniquete das respectivas estações e sempre que exigida pelos funcionários Estrada". II – Esta diretoria, em consequência avisa: a) que só terão direito de viajar nos carros de primeira classe, os Ajudantes, Sub-ajudantes e Auxiliares técnicos, Almanuenses, Auxilires da Escrita, Chefes e Sub-Chefes de Oficinas; b) que não é permitido tomar o trem na Estação de Mariano Procópio, pela manhã e viajar até Juiz de Fora, bem assim, embarcar, à tarde, em Benfica, ao em vez de o fazer na Parada Cel. Felicio Lima; c) que deverão ser fielmente observadas todas as ordens existentes na Estradas e, as emanadas desta Direção. (FÁBRICA DE ESTOJOS E ESPOLETAS DA ARTILHARIA, 1934-1984, p. 31).

O relato anterior mostra como a fábrica é a intermediadora de políticas nacionais e institui uma disciplina, comandando o movimento de seus funcionários pelo espaço. A passagem gratuita também é um momento de integração entre os dois maiores agentes produtores do espaço do Estado em Benfica: a FEEA e a EFCB.

A passagem gratuita para os trens de subúrbios é o que indica ser um serviço oferecido em poucas cidades do Brasil em 1939, o que demonstra um processo de mudança do espaço por meios de políticas urbanas. A relação entre o trem e o operário é estabelecida dentro do pensamento que concebe uma ideia de cidade moderna, do "Estado Novo". Moderno que leva e constrói novos espaços dentro de um novo cotidiano urbano, pautado na fábrica, no operário que se move pela cidade, do trabalho para sua casa. Trajeto que na atualidade se torna ainda mais hostil para a massa de trabalhadores e trabalhadoras que se deslocam cotidianamente pela cidade. Este novo espaço fabril e urbano materializa a transição do modo de vida em Benfica, do agrário para industrial, do rural para o urbano. O subúrbio na cidade moderna vai ser o lugar do operário e passa a ser um espaço dentro da cidade que materializa as políticas de Estado, que leva o modo de vida urbano como política de produção de espaço. Esse espaço possibilita pensar e representar a transição dos espaços rurais em espaços urbanos, que passam a ser centrais na política de mudança na forma de organização social.

Como parte da estrutura social implementada pela fábrica foi construída a Escola Rural na década de 1940. A foto a seguir registra a existência da horta que compunha as ações sociais promovidas pela fábrica (Figura 7).

Figura 7 – Foto da horta da FEEA

Fonte: Arquivo pessoal de Vanderley Tomáz.

Além da Escola Rural, foi construída no interior da fábrica a Escola de Formação Profissional para a formação dos operários como se pode constatar no relato, o momento em que a FEEA fica responsável pela manutenção e investimento da Escola Profissional. O Livro de Histórico assim publicou (Anexo CC): “Fica o diretor da Fábrica Juiz de Fora autorizado a custear a manutenção da respectiva Escola Profissional durante o ano de 1943...” (FÁBRICA DE ESTOJOS E ESPOLETAS DA ARTILHARIA, 1934-1984, p. 43, verso).

Em 1941 foi construída a Escola Estadual Almirante Barroso (Figura 8) com a denominação de “*Escolas Urbanas Presidente Vargas*”.

Figura 8 – Foto da Escola Estadual Almirante Barroso denominada originalmente de "Escolas Urbanas Presidente Vargas"

Fonte: Arquivo pessoal e Vanderley Tomáz

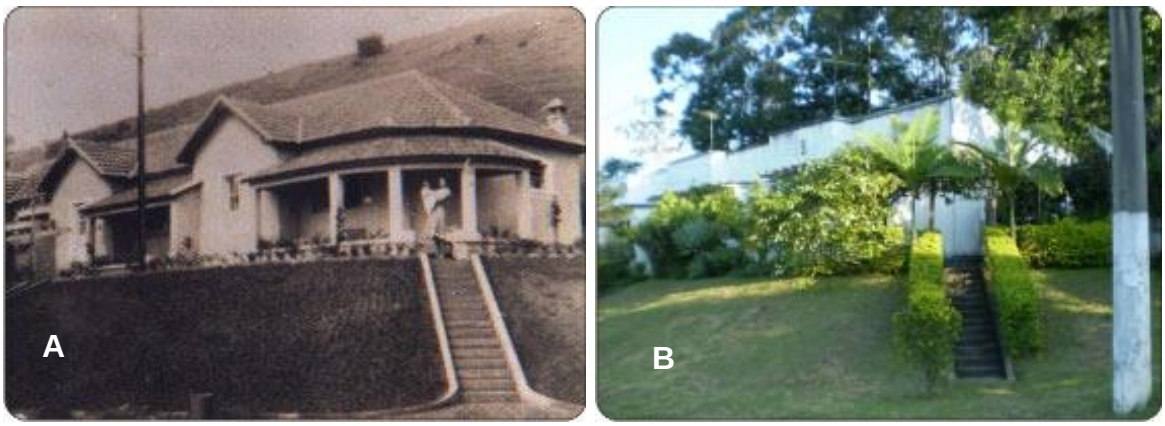
A importância geopolítica da fábrica é reiterada a cada visita de Chefes de Estado ao estabelecimento, como pode ser constatado. Rassalta-se, aqui, a visita do Presidente Getúlio Vargas em maio de 1945 à Fábrica. Assim foi descrita a visita (Anexo DD):

> Na data de hoje a FJF foi visitada pelo Excelentíssimo Senhor Presidente da República Getúlio Vargas. Sua Excelência chegou neste estabelecimento as 9 horas, acompanhado de sua comitiva e das autoridades locais, tendo sido servido um lunch a todos os presentes, ocasião em que foram trocados brindes e saudações. O Senhor Dr. Getúlio Vargas foi alvo de expontaneas manifestações de apreço por parte de todos que trabalham nesta Fábrica. Após minuciosa visita em quase todas as oficinas sua excelência manifestando por palavras por tudo que viu neste Estabelecimento seguio com sua comitiva para Juiz de Fora, expressando visivelmente na fisionomia seu intimo contentamento. (FÁBRICA DE ESTOJOS E ESPOLETAS DA ARTILHARIA, 1934-1984, p. 51).

No ano de 1946 foi lançada a pedra fundamental da vila residencial para os funcionários da Fábrica, o que permite concluir que a moradia veio em um momento

posterior à construção da Fábrica. Além disso, a relação estabelecida com a EFCB leva à conclusão de que o transporte dos funcionários foi uma política fundamental e que a ferrovia fazia parte do planejamento militar para o transporte dos trabalhadores, matéria-prima e os produtos fabricados pela FEEA. A relação entre a fábrica e a moradia não pode ser vista de forma apressada e no mesmo modelo em que ocorreu a da CSN, ou seja, construção da fábrica simultânea à da vila operária. O estudo dos documentos ajuda a entender o processo no qual a articulação com a ferrovia permitia aos militares o transporte dos funcionários. O modelo *company town*, que é citado na literatura, serve para se identificar as múltiplas funções que a fábrica passa a exercer no contexto de uma sociedade e de um espaço que está em transformação e transição. Espaço fabril, militar e, fundamentalmente, uma fábrica de produção alimentícia, de formação do operário, de fabricação de tijolos, de desenvolvimento técnico nacional. A seguir as fotos do conjunto Almirante Tamandaré ilustram a constituição da vila residencial construída pela FEEA (Figuras 9A e 9B)[30].

Figura 9 – Fotos do Conjunto Almirante Tamandaré

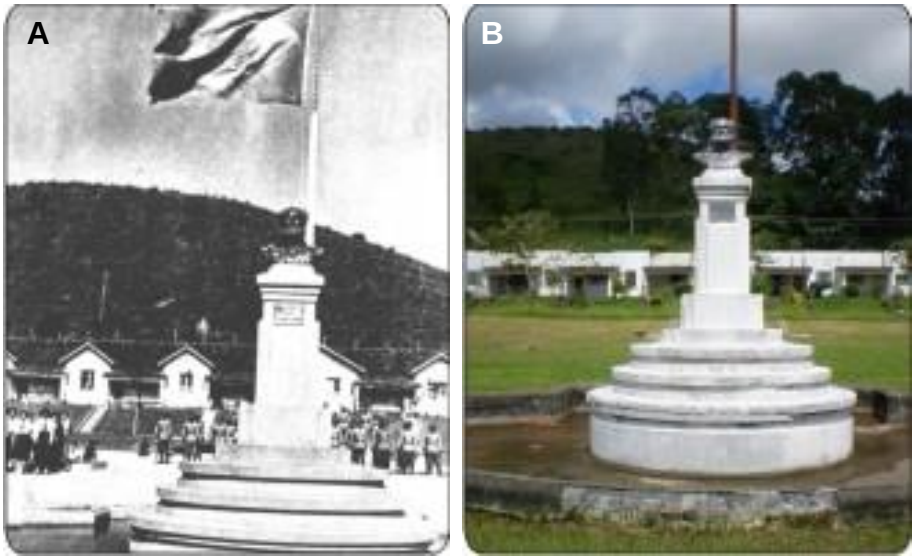


Legenda: A – Casas construídas para atender aos trabalhadores da FEEA FJF
B – Foto atual do Conjunto Almirante Tamandaré
Fonte: Arquivo pessoal e Vanderley Tomáz

A seguir, as fotos da Praça Almirante Tamandaré inaugurada em 1951 (Figura 10A) e em 2008 (Figura 10B).

[30] Em 1947, as casas construídas para atender aos trabalhadores da FEEA FJF foram sorteadas entre os operários. O primeiro funcionário sorteado foi Lindolfo Felício de Almeida, o popular Lindolfão, e sua esposa, Jandira

Figura 10 – Fotos da Praça Almirante Tamandaré



Fonte: Arquivo pessoal e Vanderley Tomáz

Em 1947 foi construída, e inaugurada no dia 3 de junho de 1947, a creche para os “serventuários” da fábrica. Em julho deste mesmo ano o fazendeiro Martins Barbosa e sua esposa doaram um terreno de 580m² para a construção de mais residências para os operários da fábrica.

Em dezembro de 1947 a fábrica recebeu a visita da Comissão Militar Brasil – Estados Unidos. No Livro de Histórico (FÁBRICA DE ESTOJOS E ESPOLETAS DA ARTILHARIA, 1934-1984) consta o registro no qual o general norte-americano fez um relato sobre sua visita fábrica e aos serviços sociais prestados pelo Exército, o mesmo se diz impressionado com o serviço social que é o melhor visto por ele até hoje no Brasil (Anexo EE).

O espírito do progresso nacionalista, positivista e do desenvolvimento das forças produtivas brasileiras está presente na fábrica, o relato do Gen. Demerval Peixoto demonstra o ufanismo da época (Anexo FF).

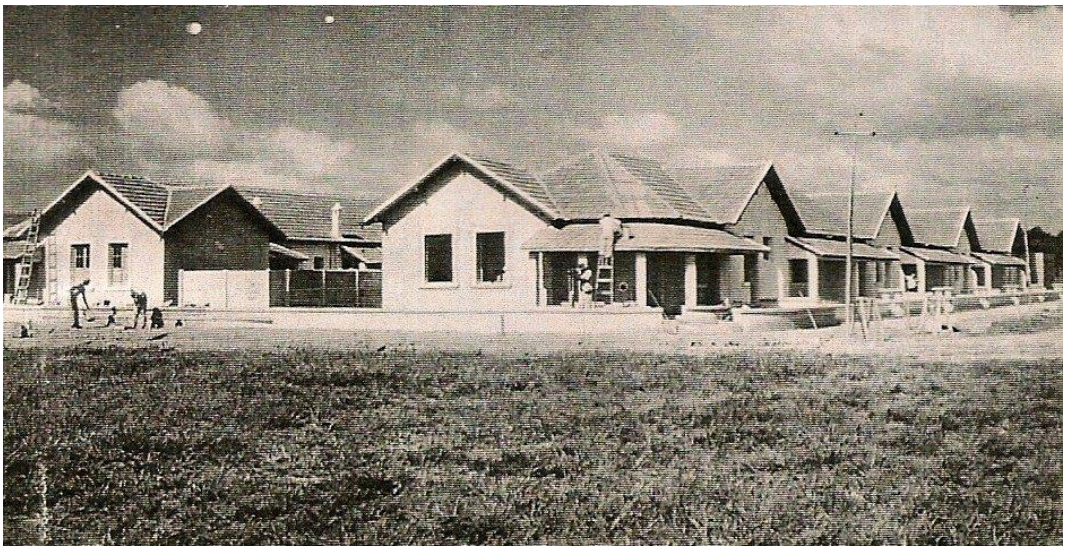
Homens e mulheres, operários e operárias que produziam um país moderno e se modernizavam diante de um novo processo de trabalho implementado, faziam parte de uma mudança na política nacional do país e se tornavam precursores de um Brasil que surgia em um espaço suburbano e representava a lógica e a política de produção do espaço do trabalhador e da indústria, contrária ao que foi vivenciada na

cidade liberal do século XIX. O operário e a operária, nascente em Benfica, se faz dentro da ordem e do pensamento do Estado da época.

O depoimento do Sr. Juiz de Direito Estácio Correia e Sá, do Distrito Federal (FÁBRICA DE ESTOJOS E ESPOLETAS DA ARTILHARIA, 1934-1984), sobre as políticas sociais implementadas pelo exército demonstram o nível que tal pensamento alcança, em um país onde que a tônica e a prática eram a privação de todos os direitos. A fome e a miséria formavam o quadro geral das condições da sociedade brasileira, que não era diferente em Benfica e nas cidades vizinhas (Anexo GG).

A política habitacional é um marco dentro da realidade da cidade. Benfica afirma e materializa uma política habitacional em vários momentos. O conjunto habitacional do Instituto de Pensões e Aposentadorias dos Servidores do Estado foi o primeiro construído na cidade (Figura 11) e teve sua pedra fundamental lançada em 1948, como se pode comprovar no relato apresentado no Anexo HH. Tal relato deixa claro que são momentos diferentes na construção das residências, que visam o aprimoramento da política social para maior alcance na produção dos funcionários. O estado de bem-estar social vai sendo implementado aos poucos para atender aos operários e familiares, em uma geopolítica da ordem, do nacionalismo, do positivismo, do cristianismo e do progresso.

Figura 11 – Foto do conjunto habitacional do Ipase



Fonte: Arquivo pessoal Vanderley Tomaz

Em 3 de junho de 1949, como encontrado no relato que se apresenta no Anexo HH, foram inauguradas 11 residências do Instituto de Pensões e Aposentadorias dos Servidores do Estado (Ipase) e lançada a pedra fundamental para mais 28 casas do Ipase e particulares como consta no documento. Assim o entorno da Fábrica vai se materializando como o espaço da moradia, educação, lazer e recreação.

Em maio de 1949 foi lançada a pedra fundamental da Praça de Esportes Governador Milton Campos. O prefeito de Juiz de Fora, à época era o Dilermando Cruz. Neste mesmo ano foi inaugurado o Cine Teatro Auditorium (Figura 12) onde eram exibidas seções de cinema para a população inserindo-a em uma nova realidade, para além do rádio em 1950. Começava, também, a funcionar o Ginásio Viana Júnior, assim completando, nesta época, as políticas que duraram uma década.

Figura 12 – Foto do Cine Teatro Auditorium

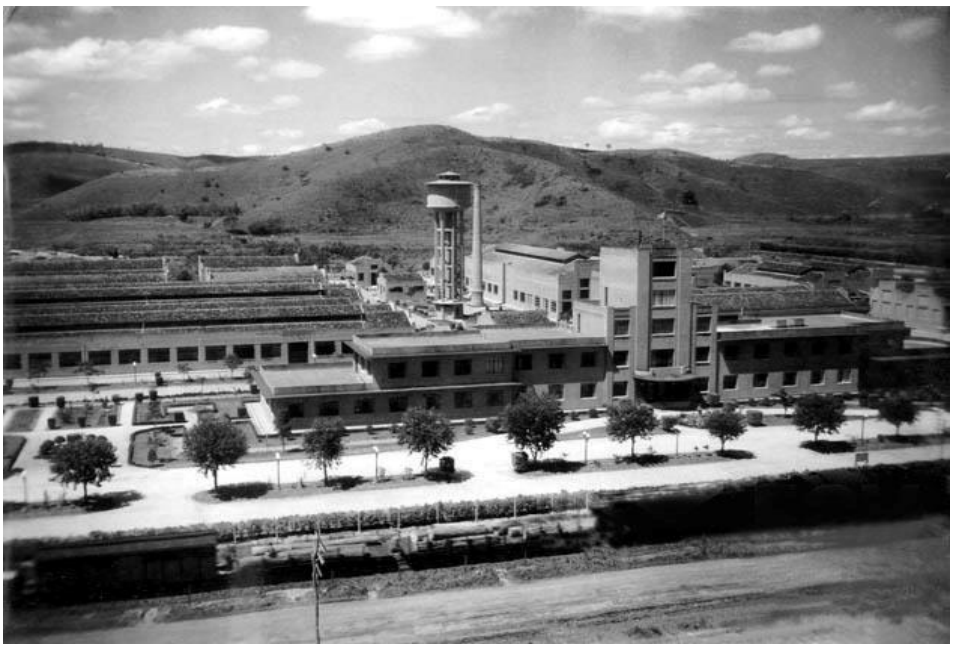
Fonte: Arquivo pessoal Vanderley Tomaz

Em 1952 o conjuntos residenciais totalizavam 135 residências. A fábrica tinha cerca de 1.000 funcionários nesse ano.

4.4 A Fábrica de Estojos e Espoletas de Artilharia e a transformação do espaço

Comandada pelo Ministério da Guerra, a FEEA trouxe para Benfica um grande crescimento e transformação do espaço. Para sua segurança, foram construídos quartéis, uma vila residencial para os oficiais, clube, o Cine Teatro Auditorium (1949), além de serviço médico e abastecimento doméstico. Por suas dimensões e nível tecnológico, a fábrica necessitou trazer milhares de trabalhadores civis qualificados para Benfica, o que era garantido pelo trem suburbano da EFCB. Para isto, em 1938 a ferrovia construiu na frente da fábrica a Estação Coronel Felício Lima. Nas décadas de 1940 e 1950, o Ipase construiu um conjunto residencial para os funcionários da FEEA, com aproximadamente 150 residências, provocando o rápido crescimento da população de Benfica. Na década de 1950, a FEEA ampliou suas oficinas, a Escola de Operários e fabricou máquinas-ferramentas para a indústria automobilística (Willys Overland), que então dava seus primeiros passos no Brasil (Figura 13).

Figura 13 – Foto ampliação das oficinas da FEEA



Fonte: E. C. S. Bastos (2006)[31]

[31] Disponível em: <http://www.ecsbdefesa.com.br/fts/IMBELJF.pdf>.

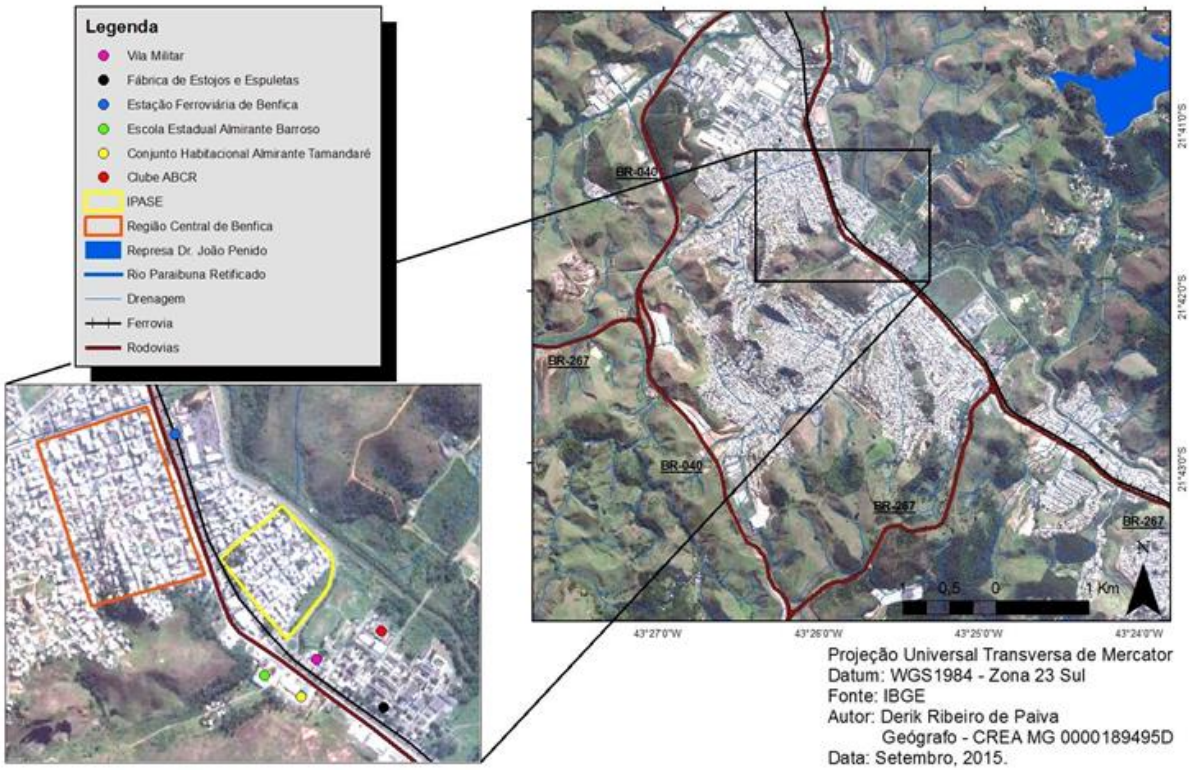
Considerando a importância nacional da FEEA, seja em termos econômicos, políticos e militares, pode-se deduzir seu domínio, de uma maneira geral, sobre o processo de produção e de gestão do espaço em Benfica, sobre a vida de seus moradores, a economia e a política de Juiz de Fora. Pelo que se viu, até 1930 Benfica foi um subúrbio ferroviário, com certa importância, por ser um entroncamento ferroviário e estação terminal de trem suburbano. Mas a partir de 1930 é industrializado pela FEEA, que o transforma em uma espécie de cidade-fábrica (OLIVEIRA, 2010), ou melhor, uma cidade-fábrica-militar. Foi a partir da construção da fábrica em 1935 que vieram as obras urbanizadoras, como nos relata Bastos (2006):

> No ano seguinte completou-se a construção das redes de esgoto, águas pluviais e de incêndio, depósitos, paióis, posto médico, quartel do contingente e estrada de acesso aos paióis. Máquinas operatrizes foram adquiridas e as oficinas foram sendo organizadas, até que em 1937 foi instalada a Subestação de Energia Elétrica da Companhia Mineira de Eletricidade (hoje absorvida pela CEMIG). [...] Todo o abastecimento de água veio da Represa João Penido, arcando a prefeitura do município com todas as despesas para a construção e distribuição gratuita de água, sendo que todo o material fora adquirido pelo Ministério da Guerra. (BASTOS, 2006).[32]

Tal situação se manteve até, aproximadamente, 1970, quando novas indústrias e uma onda de loteamentos periféricos chegaram à região norte e diminuíram os poderes da FEEA no território. A relação entre a FEEA e a urbanização de Benfica ficou clara nesta pesquisa conclusão. O projeto, o planejamento da fábrica e a articulação entre as diferentes esferas do Estado em suas escalas federal, estadual, municipal e local comprovam a relação entre o projeto de Estado que surge com Getúlio Vargas e o Exército Brasileiro, como instituição que vai materializar, pensar, planejar e ser o agente do Estado nesse espaço. A vida das pessoas de Benfica colocou-se em processo de transformação, a partir de uma política de Estado de estruturação da indústria militar brasileira.

[32] Disponível em: <http://www.ecsbdefesa.com.br/fts/IMBELJF.pdf>.

Mapa 3 – A Região urbana de Benfica: FEA/IPASE



Fonte: Dados da pesquisa

É sempre melindroso tratar dos militares numa literatura crítica, mas não se pode omitir tal relação entre a transformação do espaço e da sociedade, pelo Estado brasileiro, representado em Benfica, pelas estruturas militares, principalmente a FEEA. Os relatos da população verificados, no cotidiano, na memória de trabalhadores e trabalhadoras sobre a importância da FEEA para Benfica, é algo que pode ser constatado no “Documentário Benfica da Gente” como sendo um bairro cidade.

Outro ponto que não se pode deixar de apresentar é a relação entre aqueles que tiveram direito e acesso aos benefícios sociais que a FEEA trouxe para Benfica e, na medida em as pessoas incluídas na economia formal conseguiram se beneficiar de tal política, ao mesmo tempo o quantitativo de famílias que não se incluíram diretamente, mas de forma precária fazem parte de uma história e de uma geografia de vida que não está presente nos documentos oficiais. Faltou a análise dos dados da população, faltou ir diretamente na cultura popular, faltou dizer o que acontecia na vida para além da fábrica. Esse é um limite da pesquisa em arquivos e com dados

oficiais. Existe um limite muito claro determinado pela metodologia de pesquisa adotada. Se se quiser ir além, tem-se que, diretamente, construir uma metodologia que vá da fala e do discurso do trabalhador e de quem vive no lugar para que se aprofunde a consciência sobre o modo de vida e o uso do espaço.

Um dos pontos de mudança na forma de produção do espaço que se arriscou demonstrar, e que ficou evidente na pesquisa, foi a mudança de política e de pensamento sobre a cidade e a concepção do urbano. De um urbano excludente enquanto política, para uma política de produção de um urbano com caráter de inclusão de homens e mulheres, negros, brancos, caboclos, trabalhadores e trabalhadoras rurais em operários e operárias fabris.

Benfica, enquanto subúrbio, e se quer de deixar claro que ele não parou nessa forma, virou bairro e é popularmente conhecido como “bairro-cidade”, expressão usada por Junqueira (2013), em sua dissertação sobre Benfica. Mas fundamentalmente, enquanto subúrbio, ele fornece um momento da vida, da economia, da política e da produção do espaço brasileiro. As semelhanças do momento político da produção do subúrbio que ocorreu durante a Era Vargas, no Rio de Janeiro é prova histórica de que só o espaço pode dizer, junto com os trabalhadores e a sociedade, o alcance real das políticas transformadoras de homens, mulheres e lugares neste país.

5 CONCLUSÃO

Benfica é um espaço tão antigo quanto o distrito sede da cidade e demonstramos sua importância na geografia urbana da cidade. Benfica se consolida, na década de 1930, enquanto subúrbio ferroviário, industrial, militar e operário.

A centralidade nas fazendas revela a geografia do trabalho, da produção, da economia e a gênese da formação social do subúrbio. Associado às ideologias dominantes na segunda metade do século XIX e que estão nas raízes do Brasil, Benfica é mais um espaço de domínio dos coronéis, de famílias detentoras de terras e de uma capacidade produtiva, associada à posse de escravos, domínio da política e do modo de vida da sociedade. Suas relações extrapolam o local e perpassam os mundos rural e urbano. A sociedade de classes e de sobrenomes permite o avanço entra a relação rural/urbano em Juiz de Fora, entre o campo e a cidade. Os fazendeiros ao mesmo tempo em que eram rurais e escravocratas, também se apresentavam como capitalistas, comerciantes, políticos, coronéis, donos das terras, além terem acesso aos mais modernos sistemas de transportes e informações.

Conseguimos demonstrar que se tratava de um espaço pastoril com uma indústria pecuária desenvolvida que abastecia a cidade e o Rio de Janeiro. Benfica guarda em sua gênese a escravidão, enquanto forma de relação de trabalho e organização social, o que implica em um processo de desigualdade social que vai reverberar na organização do espaço e da sociedade. No presente trabalho relacionamos a formação da sociedade e a função exercida pelos negros, negras e imigrantes na divisão social do trabalho em Benfica. Esse tema, no entanto, merece ser desenvolvido de forma mais aprofundada em novos trabalhos.

Com a chegada da FEEA existe uma ruptura com o principal modelo produtivo local que era o agrário. Com a fábrica se dá a passagem do agrarismo para o industrialismo, a produção do espaço passa a ter um outro agente produtor do espaço, o Estado via militares. Os fazendeiros passam a ter acesso a renda fundiária, a partir do parcelamento de suas fazendas e uma transformação do seu capital, seu poder e controle do espaço.

No princípio dessa ruptura, é preciso diferenciar as ações realizadas pelos militares. A maneira de condução das políticas em Benfica faz com que tenhamos cautela na conclusão do trabalho, principalmente na relação estabelecida entre os

serviços sociais implementadas pelos militares. Sabemos que o governo Vargas e a Revolução de 1930 não romperam totalmente com os propósitos privatistas, exclusivistas e mandonistas da elite brasileira em sua totalidade. A análise das particularidades nos ajuda a entender, sem generalizar, os feitos e ações no que tange aos serviços públicos instalados pela fábrica, numa relação política direta de produção do espaço e transformação da sociedade em Benfica, atingindo, diretamente, os trabalhadores da fábrica e secundariamente os demais moradores.

Sabemos que foi um momento histórico e geopolítico mundial de expansão das ditaduras esclarecidas que impediam o avanço das lutas operárias, no século XX, no período pós-revolução russa e de expansão dos regimes totalitários fascistas, que impedem, de certa forma, a emancipação da classe trabalhadora e dos direitos trabalhistas. No Brasil, Getúlio Vargas tem as duas faces e o Estado assume uma contradição de industrializar, urbanizar o país e ao mesmo tempo formar uma classe trabalhadora brasileira assumindo os direitos trabalhistas e a produção dos espaços urbanos para, ao mesmo tempo, evitar a organização operária revolucionária. Estamos lidando com um momento de formação do operário e de expansão de uma sociedade do trabalho associada a determinados serviços sociais. Benfica se insere nessa geopolítica de controle social e de uma construção incipiente do Estado de bem estar social no país.

Benfica nos coloca diante do contexto de uma geopolítica social refinada e complexa em que os militares são os pensadores e produtores do espaço. São também os formadores do operariado local que, sob a égide da disciplina militar, se integravam ao sistema de trabalho fabril e moderno e passavam a ter acesso a uma vida urbana incipiente a partir da FEEA. A fábrica muda a condição de vida dos seus operários e de Benfica que, em certa medida, rompe com a lógica privatista das elites, em escala local, quando os serviços, como a maternidade e as escolas, passam a atender a toda comunidade. Daí, concluímos que a fábrica intensifica e diversifica a relação de classes: primeiro porque forma uma classe operária nos moldes disciplinares militares que se diferencia do trabalhador do século XIX; segundo, porque nem todos os moradores do bairro se tornam operários da fábrica, já a que a fábrica e o mundo do trabalho no subúrbio trazem um imaginário de mudança de vida, a partir dos serviços sociais instalados em sua órbita; e terceiro, ela possibilita uma ruptura do mandonismo local a partir da instituição de uma sociedade do trabalho, pois

o fazendeiro perde a exclusividade sobre a vida e a organização da sociedade em Benfica.

Dentro do regime disciplinar de domínio e controle do operariado havia uma política de formação de operários e operárias e de um espaço que pudesse fomentar a transformação de uma realidade social agrária e de ausência de serviços públicos. Essa é a diferença do urbano do século XIX quando a exclusividade sobre a cidade e sobre o urbano era privilégio das elites locais. Identificamos, assim, as rupturas e as continuidades, por isso é importante ressalvar que estamos tratando de uma política no tempo e espaço em estudo e que em termos de serviços sociais, fundamentais para a reprodução da vida da classe trabalhadora, a fábrica representou neste mesmo tempo e espaço uma ideologia de Estado. O subúrbio guarda no tempo e espaço da expansão do espaço urbano da cidade um momento de inserção na vida urbana que conjuga a sociedade do trabalho e serviços sociais enquanto particularidades e singularidades na produção desse espaço.

Concluímos, então, que o urbano produzido em Benfica – que transforma o espaço rural em subúrbio, o trabalhador rural em operário – estabelece serviços e obras públicas, que representam uma ruptura com a ideologia privatista de produção do espaço urbano no século XIX. Sabemos que ele não atende à totalidade, mas traz uma ideia de tornar público os serviços sociais. Não podemos esquecer que esse processo ocorre sob as regras da disciplina militar, que coloca sérias restrições à liberdade e a manifestações coletivas, contrárias ao regime. Sendo assim, os trabalhadores e trabalhadoras veem no trabalho uma forma de progresso. O trabalho, para as famílias de trabalhadores e trabalhadoras da FEEA, representava, ainda que de maneira equivocada, a liberdade da condição semiescravidão.

A produção do urbano em Benfica simbolizou, de certa forma, que a população deveria, junto ao trabalho, ter direito à moradia, às escolas, área de lazer e saúde. A materialidade desses objetos nos coloca frente a uma polêmica conclusão: os militares, em Benfica, pensaram nos serviços básicos para a classe trabalhadora, ao contrário do privatismo que ocorreu durante o século XIX, momento em que as obras públicas atendiam ao embelezamento e aos locais de moradia da elite. A produção do urbano pela FEEA, em Benfica, atende à necessidade de se construir uma sociedade do trabalho e do trabalhador condizente com a ideologia da ordem e do progresso.

A década de 1930 representou uma mudança do pensamento de Estado na produção do espaço urbano na cidade. No setor de prestação do serviço público o poder privado estará presente, em escala municipal, esses agentes privados transformam e movimentam seu capital em investimentos imobiliários e no setor de prestação de serviços públicos como a Companhia Mineira de Eletricidade (CME) e na construção civil, principalmente em empreiteiras que serão as responsáveis por captar dinheiro público para a construção de obras públicas.

O controle da sociedade se dá pela ordem, pelo trabalho, pela disputa do imaginário social e pela diversificação de classes que passa a fazer parte do subúrbio. Como Fernandes ressaltou, foi no momento em que o trem, a fábrica e o operário são resultados de uma política de produção do espaço do Estado brasileiro. O subúrbio foi o espaço escolhido pelo estado para a construção de um novo modo de produção industrial, econômico, social e ideológico. Benfica é o espaço, isto é, o subúrbio, em Juiz de Fora, representante dessa política.

REFERÊNCIAS

BASTOS, E. C. S. **Imbel – JF**: sua importância estratégica. 14 fev. 2006. Disponível em: <http://www.ecsbdefesa.com.br/fts/IMBELJF.pdf>. Acesso em: 15 maio 2015.

BASTOS, S. Q. A. Juiz de Fora: análise do desenvolvimento industrial e dos desafios colocados pela implantação da Mercedes Bens. In: SEMINÁRIO SOBRE ECONOMIA MINEIRA, 10., 2002. **Anais...** Belo Horizonte: CEDEPLAR/UFMG, 2002. Disponível em: <http://www.cedeplar.ufmg.br/diamantina2002/textos/D38.PDF>. Acesso em: 18 set. 2014.

BLASENHEIM, P. L. As ferrovias de Minas Gerais no século dezenove. **Locus**, Juiz de Fora, v. 2, n. 2, p. 81-100, 1996.

CAPEL, H. **Capitalismo y morfologia urbana em España**. Barcelona: Los libros de la Frontera, 1975.

CARLOS, A. F. A. **A cidade**. 9. ed. São Paulo: Contexto, 2013.

CORDOVIL, W. D. **Do Caminho Novo à Manchester Mineira**: as dinâmicas socioespaciais da gênese e evolução do município de Juiz de Fora no contexto regional da Zona da Mata Mineira. 2013. 244 f. Dissertação (Mestrado em Geografia)– Universidade Federal de Juiz de Fora, Instituto de Ciências Humanas, Juiz de Fora, 2013.

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. 3. ed. São Paulo: Ática, 1995.

COUTINHO, C. N. **O leitor de Gramsci** – escritos escolhidos: 1916-1935. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.

FÁBRICA DE ESTOJOS E ESPOLETAS DE ARTILHARIA. **Livro de Histórico**. Juiz de Fora, 1934-1984.

FAORO, R. **Os donos do poder**: formação do patronato político brasileiro. 3. ed. rev. Rio de Janeiro: Globo, 2001.

FERNANDES, F. **Mudanças sociais no Brasil**. 4. ed. São Paulo: Global, 2008.

FERNANDES, N. N. Os militares e o espaço urbano do Rio de Janeiro: um programa de pesquisa em geografia urbana e geografia política. **Scripta Nova**, Barcelona, v. 10, 2006. Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-218-27.htm>. Acesso em: 20 ago. 2014.

FERNANDES, N. N. Capitalismo e morfologia urbana na longa duração: Rio de Janeiro (século XVIII-XXI). **Scripta nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales**, Barcelona, v. 12, n. 270, ago. 2008. Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/-xcol/144.htm>. Acesso em: 3 maio 2015.

FERNANDES, N. N. **O rapto ideológico da categoria subúrbio, Rio de Janeiro (1858 – 1945)**. Rio de Janeiro: Apicuri, 2011.

FREYRE, G. **Sobrados e mucambos**. São Paulo: Global, 2006. (Edição comemorativa).

GERALDO, W. M. J. **A reestruturação urbana pós-fordista de Juiz de Fora**. 2014. 269f. Dissertação (Mestrado em Geografia)– Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2014.

GIROLETTI, D. **Industrialização de Juiz de Fora**: 1850 a 1930. Juiz de Fora: EdUFJF, 1988.

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, 2006.

HARVEY, D. **A justiça social e a cidade**. Tradução de Armando Correa da Silva. São Paulo: Hucitec, 1980.

JUNQUEIRA, A. R. **Benfica da gente**: elos entre memórias e juventudes de um território. Rio de Janeiro, 2013. Dissertação (Mestrado em Comunicação e Cultura)– Escola de Comunicação, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2013.

LAGE, O. V. B.; ESTEVES, A. (Orgs). **Álbum do município de Juiz de Fora**. Belo Horizonte: Imprensa oficial do Estado de Minas, 1915.

LEAL, V. N. **Coronelismo, enxada e voto**: o município e o regime representativo no Brasil. 7. ed. São Paulo: Cia. das Letras, 2012.

LEFEBVRE, H. **De lo rural a lo urbano**. Traducción de Javier González-Pueyo. Barcelona: Ediciones Peninsula, 1978.

LEFEBVRE, H. **O direito a cidade**. Tradução de Rubens Eduardo Frias. 4. ed. São Paulo: Centauro, 2006.

LESSA, J. **Juiz de Fora e seus pioneiros**: do caminho novo à proclamação da república. Juiz de Fora: Ed. UFJF, 1985.

MARQUESE, R. B. **Capitalismo, escravidão e a economia cafeeira do Brasil no longo século XIX**. 2012. Disponível em: <http://people.ufpr.br/~lgeraldo/textomarquese.pdf>. Acesso em: 15 maio 2014.

MARX, K. **Grundisse**: manuscritos econômicos de 1857-1858: esboços da crítica da economia política. Tradução de Mário Duayer, Nélio Schneider. São Paulo: Boitempo, 2011.

MENEZES, M. L. P. Juiz de Fora e a moradia popular: o Alto Santo Antônio. **Scripta nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales**, Barcelona, v. 7, n. 146, ago. 2003. Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146(133).htm>. Acesso em: 5 jul. 2015.

MENEZES, M. L. P. Aeroporto regional e business Pak: logística e negócios na geografia urbano regional de Juiz de Fora, Brasil. **Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales**, Barcelona v. 8, n. 170, ago. 2004. Disponível em <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-170-23.htm>. Acesso: 3 mar. 2015.

MINAS GERAIS. Secretaria de Estado de Cultura. Arquivo Público Mineiro. Documentos cartográficos. **Carta Topográfica da cidade de Juiz de Fora**. [c201-]. Disponível em: <http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes_formatos_docs/photo.php?lid=581>. Acesso em 5 jul. 2015.

MIRANDA, S. R. **Cidade, capital e poder**: políticas públicas e questão urbana na velha Manchester Mineira. 1990. 322f. Dissertação (Mestrado em História)– Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1990.

MOREIRA, R. Os quatro modelos de espaço-tempo e a reestruturação. **Revista GEOgraphia**, Niterói, v. 4, n. 7, 2002. Disponível em: <http://www.uff.br/geographia/ojs/index.php/geographia/article/view/75/73>. Acesso em: 4 fev. 2015.

MOREIRA, R. **Sociedade e Espaço Geográfico no Brasil**: constituição e problemas de relação. São Paulo: Contexto, 2011.

MOREIRA, R. **O movimento operário e a questão cidade-campo no Brasil**: classes urbanas e rurais na formação da geografia operária brasileira. 2. ed. Rio de Janeiro: Consequência, 2013.

MOREIRA, R. **A formação espacial brasileira**: contribuição crítica aos fundamentos espaciais da geografia do Brasil. 2. ed. Rio de Janeiro: Consequência, 2014.

OLIVEIRA, J. G. **Traçado das estradas de ferro no Brasil**. Rio de Janeiro: Imprensa a vapor H. Lombaerts & Comp, 1892.

OLIVEIRA, M. P. a trajetória de um subúrbio industrial chamado Bangu. In: OLIVEIRA, M. P.; FERNANDES, N. N. (Orgs.). **150 anos de subúrbio carioca**. Rio de Janeiro: Lamparina, 2010. p. 95-120.

PIRES, A. **Café, finanças e bancos**: uma análise do sistema financeiro da Zona da Mata de Minas Gerais: 1889/1930. 2004. 424 f. Tese (Doutorado em História Econômica)– Faculdade de Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2004.

POLANY, K. **A grande transformação**: as origens da nossa época. Tradução de Fanny Wrobel. 2. ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2012.

PRADO JÚNIOR, C. **Formação do Brasil contemporâneo**. São Paulo: Cia. das Letras, 2011.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**: técnica e tempo. Razão e emoção. São Paulo: Edusp, 2006.

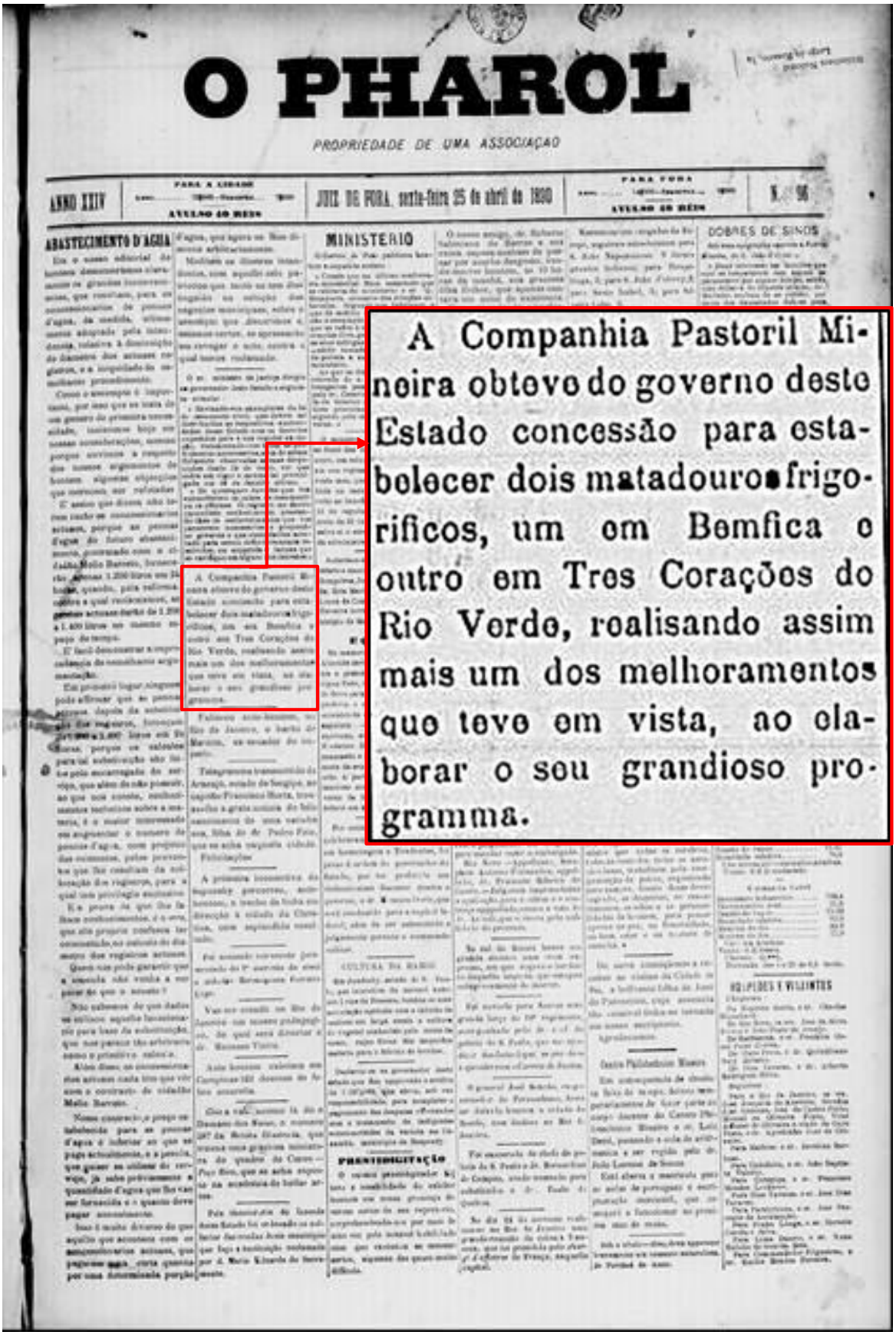
SANTOS, M. **Espaço e método**. São Paulo: Edusp, 2012.

SILVA, R. A. S. **Geografia e habitação social**: a política habitacional e os expedientes da reprodução da cidade capitalista em Juiz de Fora – Minas Gerais. 2014. 182 f. Dissertação (Mestrado em Geografia)– Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, 2014.

ARQUIVO HISTÓRICO DA UNIVERSIDADE FEDERAL DE JUIZ DE FORA. **Divisão e demarcação**. 1905. n. 341A09, Caixa 026/1º processo.

ANEXOS

ANEXO A – Registro da construção do matadouro frigorífico em Benfica.



O PHAROL

PROPRIEDADE DE UMA ASSOCIAÇÃO

ANNO XXIV — JUIZ DE FORA, sexta-feira 25 de abril de 1890 — N. 96

ABASTECIMENTO D'AGUA

MINISTERIO

DOBRES DE SINOS

A Companhia Pastoril Mineira obteve do governo deste Estado concessão para estabelecer dois matadouros frigoríficos, um em Bemfica e outro em Tres Corações do Rio Verde, realisando assim mais um dos melhoramentos que teve em vista, ao elaborar o seu grandioso programma.

ANEXO B – Registro da realização da Feira de Gado em Benfica.

O PHAROL

PROPRIEDADE DE UMA ASSOCIAÇÃO

ANNO XXIV — JUIZ DE FORA, terça-feira 15 de abril de 1890 — N. 87

O GOVERNO DE MINAS

TIRADENTES

Consolheiro Saul'Anna

O PÉ

C. PASTORIL MINEIRA

De 1 a 12 do corrente, foi o seguinte o movimento de rezes na feira de Benfica:

Passaram de março....	492
Entraram durante o periodo supra	1.817
	2.309
Foram vendidas	1.677
Existem nos pastos da feira.....	632

Nesses dias as vendas de gado estiveram muito animadas, devido a achar-se presente o acreditado marchante João Machado da Cunha, que em poucos dias comprou mais de 1.300 rezes, declarando ter formado o proposito de ir frequentemente áquella feira

ANEXO C – Registro da coluna de Interesse Geral: “Exportação de Leite Minas – A Fazenda do Comendador Caetano de Oliveira Rôxo”

PHAROL

PUBLICA-SE AS TERÇAS, QUINTAS E SABBADOS

Unito Luzo-Brazileiro, por meio de acções.

E' de esperar que o Club realise o seu intento, visto como é geralmente sentida a falta de um edificio naquellas condições.

O Formicida Capanema, nestes ultimos oito annos, tem expedido de suas fabricas o numero superior á 560,000 latas, que a razão de 7$000, preço por que é vendido á lavoura, attinge a somma de 3,920:000$000

Já é !

INTERESSE GERAL

Exportação de leite de Minas

A FAZENDA DO COMMENDADOR CAETANO DE OLIVEIRA RÔXO

Tivemos occasião de visitar ultimamente a fazenda da *Boa Vista*, propriedade do Sr. commendador Caetano de Oliveira Roxo, e iniciador da exportação, para a côrte, de leite fresco de Minas; fazenda situada neste municipio, entre as estações de Bemfica e Chapéo de Uvas.

Poucos são aquelles, e até bem poucos dias eramos deste numero, que avalião da intelligencia, da actividade e da força de vontade que demanda semelhante industria, de uma simplicidade elementar á primeira vista.

E' ella no entanto das mais complicadas, e para leval-a a effeito de um modo satisfactorio, luctou o Sr. Caetano Roxo, e ainda luta, com milhares de contrariedades e empecilhos.

Sem fallarmos na difficuldade de se educar um pessoal para o serviço, difficuldade com que esbarrão todos aquelles que iniciáo qualquer empreza no paiz, foi-lhe preciso montar outras industrias annexas, cujo concurso era indispensavel para o bom exito da principal.

Sendo o serviço quasi todo feito á noite, afim de poder chegar o leite á estação do Chapéo de Uvas que dista 9 kilometros da fazenda, á hora da passagem do expresso, era indispensavel um gazometro, assim como tambem se tornava indispensavel um apparelho para o fabrico do gelo, destinado a conservar o leite durante a viagem.

Ambos os apparelhos funccionão perfeitamente, assim como outros menos importantes, mas que denotão o espirito adiantado do proprietario da fazenda: chocadeira artificial, machina de bater manteiga, serra circular, etc. etc; sendo quasi todas movidas á vapor.

Para facilitar o serviço e evitar perda de tempo, forão collocadas campainhas electricas, que por meio de signaes convencionados, chamão ao escriptorio do proprietario os diversos empregados do estabelecimento, e o Sr. Caetano Roxo acaba de contractar com a casa dos Srs. Léon Rodde & Comp., o assentamento de duas linhas telephonicas, que liguem sua fazenda ás estações de Bemfica e Chapéo de Uvas.

Sôbe a perto de duzentas o numero de vaccas mungidas diariamente na fazenda da *Boa Vista*, e se este numero já não se acha duplicado ou mesmo triplicado, é porque o Sr. Roxo, que com sua perseverança tem conseguido vencer todas as difficuldades materiaes, esbarrou com um obstaculo do qual ainda não conseguio triumphar.

Este obstaculo é a administração da estrada de ferro D. Pedro II, que recebendo annualmente quantia superior a dez contos de réis de fretes do Sr. Roxo, limita-lhe a exportação, marcando-lhe o numero de kilos que póde expedir diariamente, numero que não póde ser excedido.

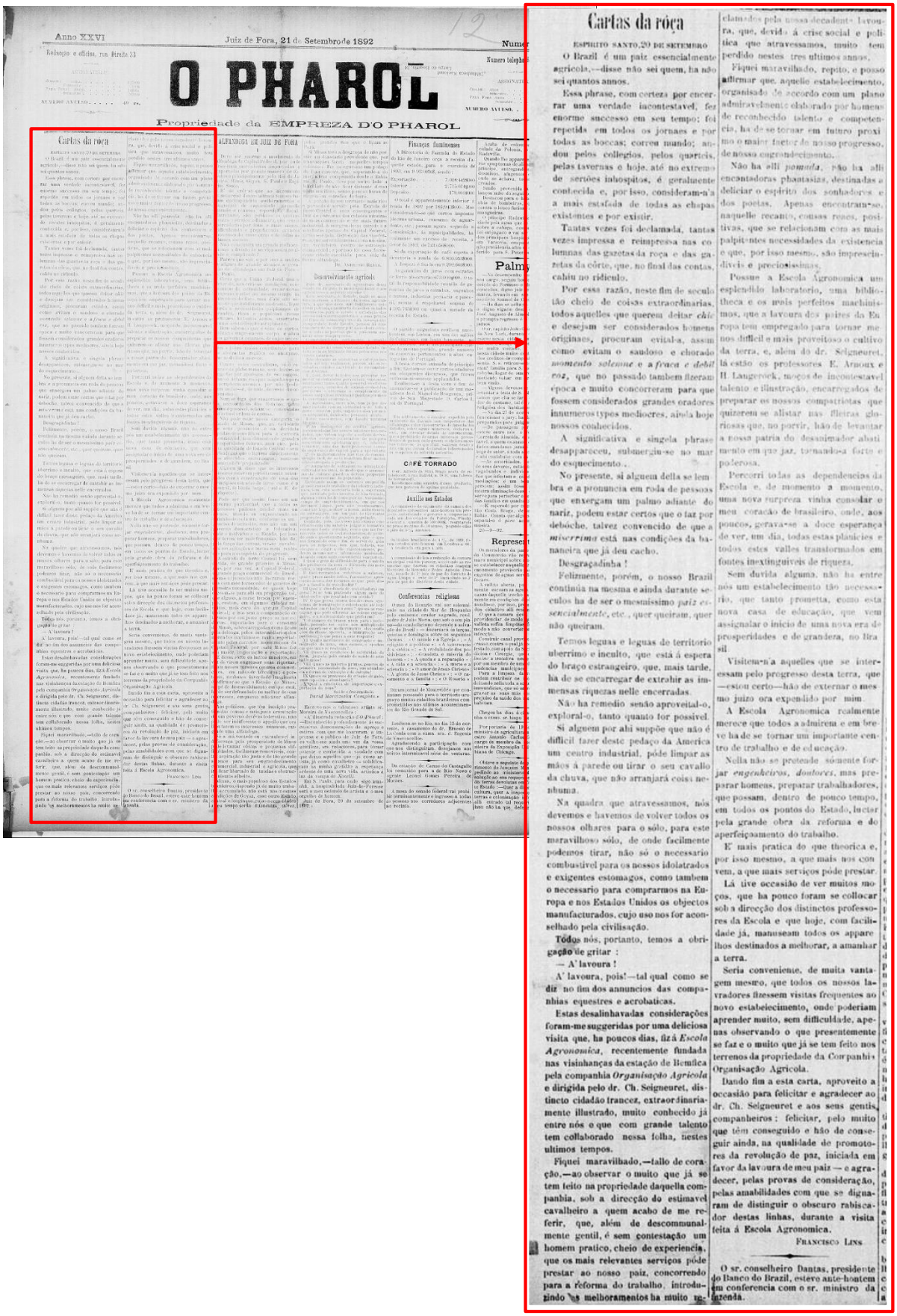
Parece incrivel, mas é exato: o proprietario de qualquer industria quer augmental-a, exportando maior quantidade de productos, e a estrada de ferro, que deveria facilitar-lhe todos os meios, oppõe-se, limitando-lhe a quantidade de peso a exportar!

Em vista disto, o Sr. Roxo só póde exportar diariamente 800 kilos de cargas.

Este algarismo, que a principio parece representar um grande nu-

ANEXO D – Carta publicada por Francisco Lins

O Pharol, de 21 de setembro de 1892



Anno XXVI — Juiz de Fora, 21 de Setembro de 1892 — Numero

Redacção e officina, rua Direita 33

O PHAROL

Propriedade da EMPREZA D'O PHAROL

Numero telephonico

ASSIGNATURA

NUMERO AVULSO . . . . . 40 rs.

Cartas da roça

ESPIRITO SANTO, 20 DE SETEMBRO

O Brazil é um paiz essencialmente agricola,—disse não sei quem, ha não sei quantos annos.

Essa phrase, com certeza por encerrar uma verdade incontestavel, foi enorme successo em seu tempo; foi repetida em todos os jornaes e por todas as boccas; correu mundo; andou pelos collegios, pelos quarteis, pelas tavernas e hoje, até no extremo de seriões inhospitos, é geralmente conhecida e, por isso, consideram-n'a a mais estafada de todas as chapas existentes e por existir.

Tantas vezes foi declamada, tantas vezes impressa e reimpressa nas columnas das gazetas da roça e das gazetas da côrte, que, no final das contas, caiu no ridiculo.

Por essa razão, neste fim de seculo tão cheio de coisas extraordinarias, todos aquelles que querem deitar *chic* e desejam ser considerados homens originaes, procuram evital-a, assim como evitam o saudoso e chorado *momento solemne* e a *fraca e debil voz*, que no passado tambem fizeram época e muito concorreram para que fossem considerados grandes oradores innumeros typos mediocres, ainda hoje nossos conhecidos.

A significativa e singela phrase desapparecerá, submergir-se-ha no mar do esquecimento.

No presente, si alguem della se lembra e a pronuncia em roda de pessoas que enxergam um palmo adiante do nariz, podem estar certos que o faz por debóche, talvez convencido de que a *miserrima* está nas condições da bananeira que já deu cacho.

Desgraçadinha!

Felizmente, porém, o nosso Brazil continúa na mesma e ainda durante seculos ha de ser o mesmissimo *paiz essencialmente*, etc., que queiram, quer não queiram.

Temos leguas e leguas de territorio uberrimo e inculto, que está á espera do braço estrangeiro, que, mais tarde, ha de se encarregar de extrahir as immensas riquezas nelle encerradas.

Não ha remedio senão aproveital-o, exploral-o, tanto quanto for possivel.

Si alguem por ahi suppõe que não é difficil fazer deste pedaço da America um centro industrial, póde limpar as mãos á parede ou tirar o seu cavallo da chuva, que não arranjará coisa nenhuma.

Na quadra que atravessamos, nós devemos e havemos de volver todos os nossos olhares para o sólo, para este maravilhoso sólo, de onde facilmente podemos tirar, não só o necessario combustivel para os nossos idolatrados e exigentes estomagos, como tambem o necessario para comprarmos na Europa e nos Estados Unidos os objectos manufacturados, cujo uso nos for aconselhado pela civilisação.

Todos nós, portanto, temos a obrigação de gritar :

— A' lavoura !

A' lavoura, pois!—tal qual como se diz no fim dos annuncios das companhias equestres e acrobaticas.

Estas desalinhavadas considerações foram-me suggeridas por uma deliciosa visita que, ha poucos dias, fiz á *Escola Agronomica*, recentemente fundada nas visinhanças da estação de Benfica pela companhia *Organisação Agricola* e dirigida pelo dr. Ch. Seigneuret, distincto cidadão francez, extraordinariamente illustrado, muito conhecido já entre nós e que com grande talento tem collaborado nessa folha, nestes ultimos tempos.

Fiquei maravilhado,—tallo de coração,—ao observar o muito que já se tem feito na propriedade daquella companhia, sob a direcção do estimavel cavalheiro a quem acabo de me referir, que, além de descommunalmente gentil, é sem contestação um homem pratico, cheio de experiencia, que os mais relevantes serviços póde prestar ao nosso paiz, concorrendo para a reforma do trabalho, introduzindo os melhoramentos ha muito reclamados pela nossa decadente lavoura, que, devido á crise social e politica que atravessamos, muito tem perdido nestes tres ultimos annos.

Fiquei maravilhado, repito, e posso affirmar que, aquelle estabelecimento, organisado de accordo com um plano admiravelmente elaborado por homens de reconhecido talento e competencia, ha de se tornar em futuro proximo o maior factor do nosso progresso, de nosso engrandecimento.

Não ha alli *pomada*, não ha alli encantadoras phantasias, destinadas a deliciar o espirito dos sonhadores e dos poetas. Apenas encontram-se, naquelle recanto, cousas reaes, positivas, que se relacionam com as mais palpitantes necessidades da existencia e que, por isso mesmo, são imprescindiveis e preciosissimas.

Possue a Escola Agronomica um esplendido laboratorio, uma bibliotheca e os mais perfeitos machinismos, que a lavoura dos paizes da Europa tem empregado para tornar menos difficil e mais proveitoso o cultivo da terra, e, além do dr. Seigneuret, lá estão os professores E. Arnoux e H. Laugerock, moços de incontestavel talento e illustração, encarregados de preparar os nossos compatriotas que quizerem se allistar nas fileiras gloriosas que, no porvir, hão de levantar a nossa patria do desanimador abatimento em que jaz, tornando-a forte e poderosa.

Percorri todas as dependencias da Escola e, de momento a momento, uma nova surpreza vinha consolar o meu coração de brasileiro, onde, aos poucos, gerava-se a doce esperança de ver, um dia, todas estas plaulcies e todos estes valles transformados em fontes inextinguiveis de riqueza.

Sem duvida alguma, não ha entre nós um estabelecimento tão necessario, que tanto prometta, como esta nova casa de educação, que vem assignalar o inicio de uma nova era de prosperidades e de grandeza, no Brasil.

Visitem-n'a aquelles que se interessam pelo progresso desta terra, que —estou certo—hão de externar o mesmo juizo ora expendido por mim.

A Escola Agronomica realmente merece que todos a admirem e em breve ha de se tornar um importante centro de trabalho e de educação.

Nesta não se pretende sómente formar *engenheiros*, *doutores*, mas preparar homens, preparar trabalhadores, que possam, dentro de pouco tempo, em todos os pontos do Estado, luctar pela grande obra da reforma e do aperfeiçoamento do trabalho.

E' mais pratica do que theorica e, por isso mesmo, a que mais nos convem, a que mais serviços póde prestar.

Já tive occasião de ver muitos moços, que ha pouco foram se collocar sob a direcção dos distinctos professores da Escola e que hoje, com facilidade já, manuseam todos os apparelhos destinados a melhorar, a amanhar a terra.

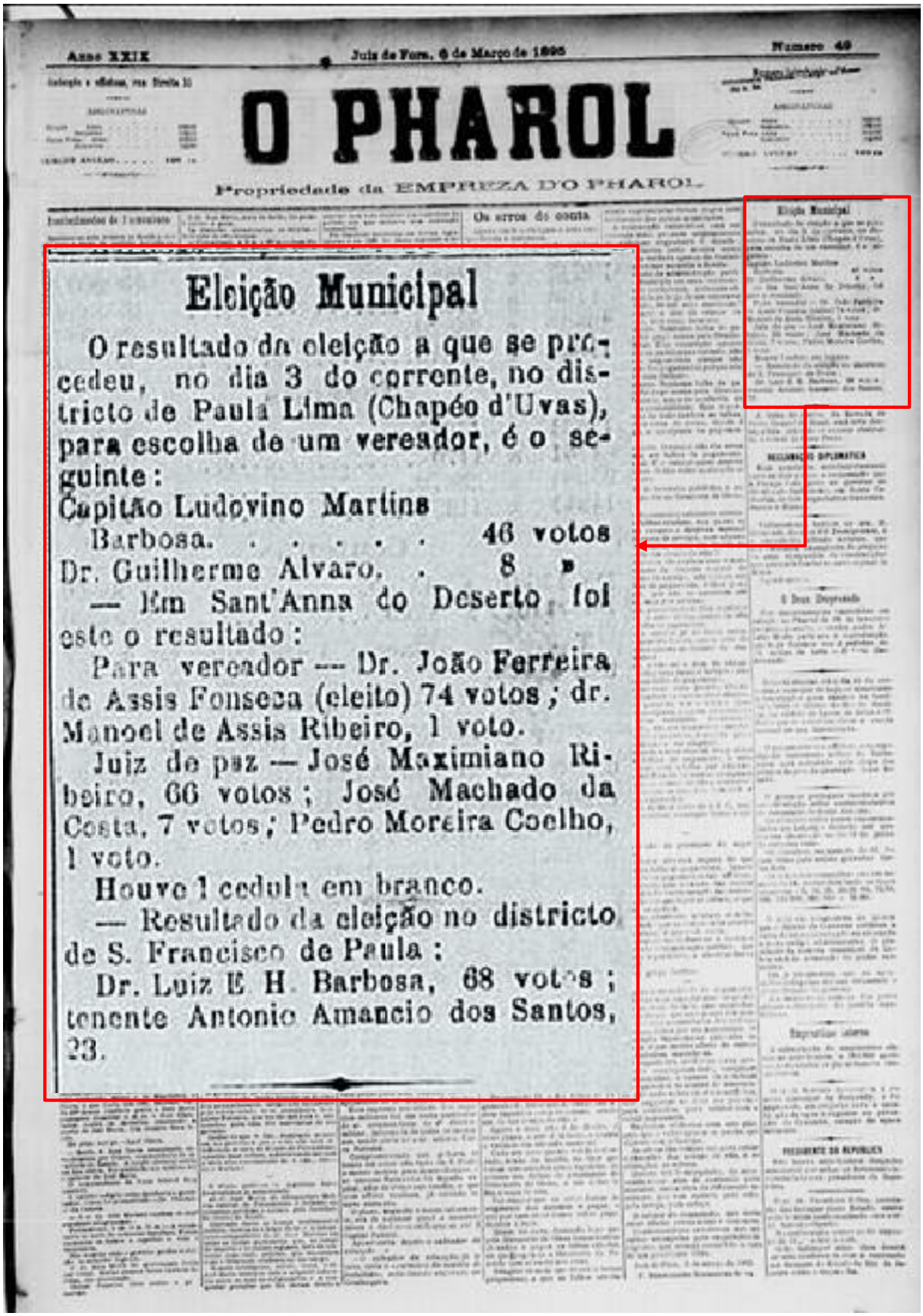
Seria conveniente, de muita vantagem mesmo, que todos os nossos lavradores fizessem visitas frequentes ao novo estabelecimento, onde poderiam aprender muito, sem difficuldade, apenas observando o que presentemente se faz e o muito que já se tem feito nos terrenos da propriedade da Companhia Organisação Agricola.

Dando fim a esta carta, aproveito a occasião para felicitar e agradecer ao dr. Ch. Seigneuret e aos seus gentis companheiros : felicitar, pelo muito que têm conseguido e hão de conseguir ainda, na qualidade de promotores da revolução de paz, iniciada em favor da lavoura de meu paiz — e agradecer, pelas provas de consideração, pelas amabilidades com que se dignaram de distinguir o obscuro rabiscador destas linhas, durante a visita feita á Escola Agronomica.

FRANCISCO LINS.

O sr. conselheiro Dantas, presidente do Banco do Brazil, esteve ante-hontem em conferencia com o sr. ministro da fazenda.

ANEXO E – Registro da candidatura e eleição de Ludovino Martins Barbosa.



Anno XXIX — Juiz de Fora, 6 de Março de 1895 — Numero 49

O PHAROL

Propriedade da EMPREZA DO PHAROL

Eleição Municipal

O resultado da eleição a que se procedeu, no dia 3 do corrente, no districto de Paula Lima (Chapéo d'Uvas), para escolha de um vereador, é o seguinte:

Capitão Ludovino Martins Barbosa. . . . . 46 votos
Dr. Guilherme Alvaro. . 8 »

— Em Sant'Anna do Deserto foi este o resultado:

Para vereador — Dr. João Ferreira de Assis Fonseca (eleito) 74 votos; dr. Manoel de Assis Ribeiro, 1 voto.

Juiz de paz — José Maximiano Ribeiro, 66 votos; José Machado da Costa, 7 votos; Pedro Moreira Coelho, 1 voto.

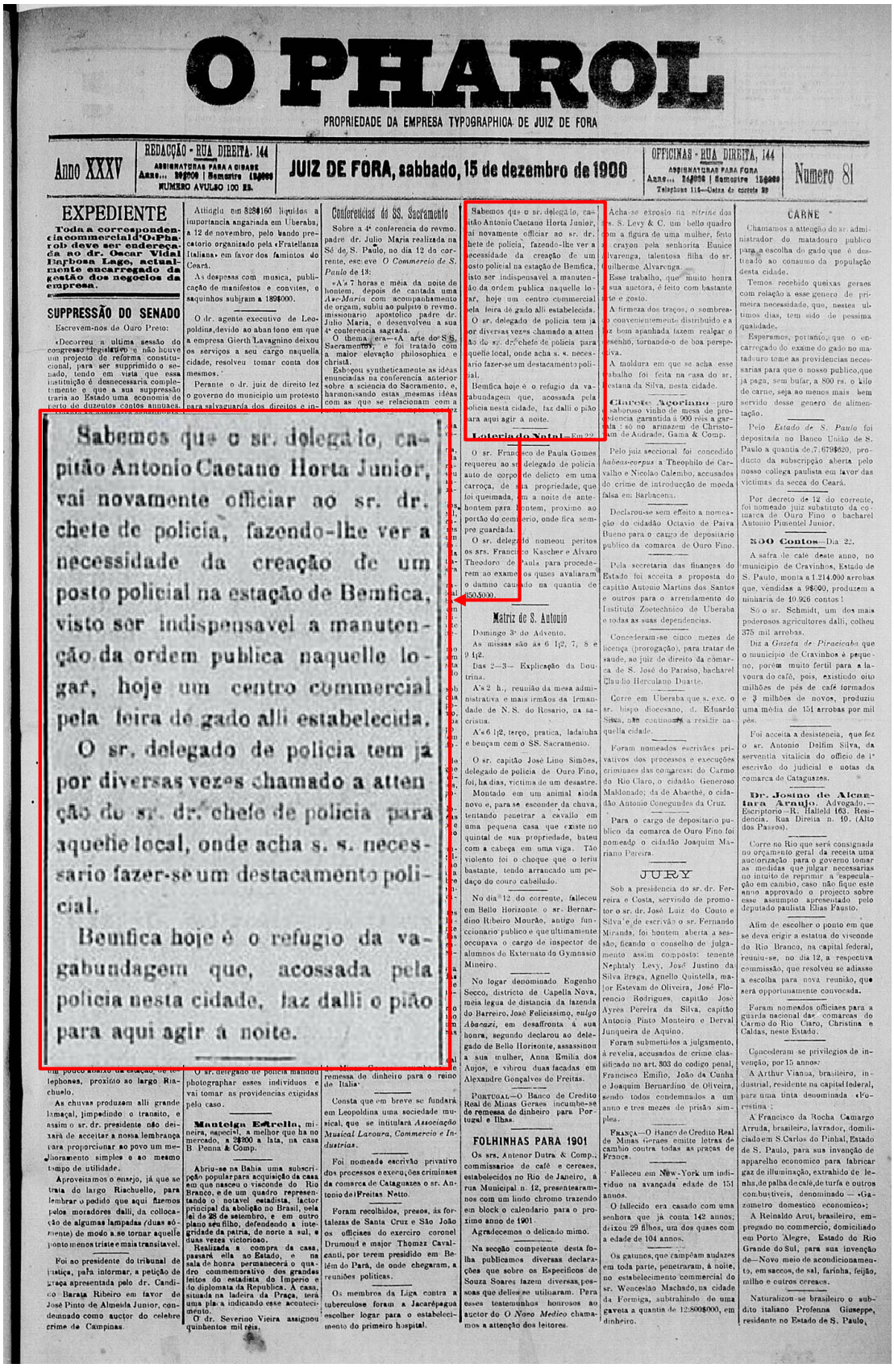
Houve 1 cedula em branco.

— Resultado da eleição no districto de S. Francisco de Paula:

Dr. Luiz E. H. Barbosa, 68 votos; tenente Antonio Amancio dos Santos, 23.

ANEXO F – Registro da necessidade da construção do posto policial em Benfica.

O Pharol, de 15 de dezembro de 1900



O PHAROL

PROPRIEDADE DA EMPRESA TYPOGRAPHICA DE JUIZ DE FORA

Anno XXXV | REDACÇÃO - RUA DIREITA, 144 | JUIZ DE FORA, sabbado, 15 de dezembro de 1900 | OFFICINAS - RUA DIREITA, 144 | Numero 81

EXPEDIENTE

Toda a correspondencia commercial d'O Pharol deve ser endereçada ao dr. Oscar Vidal Barbosa Lage, actualmente encarregado da gestão dos negocios da empresa.

SUPPRESSÃO DO SENADO

Escrevem-nos de Ouro Preto:

«Decorreu a ultima sessão do congresso legislativo e não houve um projecto de reforma constitucional, para ser supprimido o senado, tendo em vista que essa instituição é desnecessaria completamente e que a sua suppressão traria ao Estado uma economia de [illegible]

Sabemos que o sr. delegado, capitão Antonio Caetano Horta Junior, vai novamente officiar ao sr. dr. chefe de policia, fazendo-lhe ver a necessidade da creação de um posto policial na estação de Bemfica, visto ser indispensavel a manutenção da ordem publica naquelle logar, hoje um centro commercial pela feira de gado alli estabelecida.

O sr. delegado de policia tem já por diversas vezes chamado a attenção do sr. dr. chefe de policia para aquelle local, onde acha s. s. necessario fazer-se um destacamento policial.

Benfica hoje é o refugio da vagabundagem que, acossada pela policia nesta cidade, faz dalli o pião para aqui agir á noite.

Conferencias do SS. Sacramento

Sobre a 4ª conferencia do revmo. padre dr. Julio Maria realizada na Sé de S. Paulo, no dia 12 do corrente, escreve *O Commercio de S. Paulo* de 13:

«A's 7 horas e meia da noite de hontem, depois de cantada uma *Ave-Maria* com acompanhamento de orgam, subiu ao pulpito o revmo. missionario apostolico padre dr. Julio Maria, e desenvolveu a sua 4ª conferencia sagrada.

O thema era—A arte do S. S. Sacramento—, e foi tratado com a maior elevação philosophica e christã.

Esboçou syntheticamente as ideas enunciadas na conferencia anterior sobre a sciencia do Sacramento, e, harmonisando estas mesmas ideas com as que se relacionam com a [illegible]

Attingiu em 828$160 liquidos a importancia angariada em Uberaba, a 12 de novembro, pelo bando precatorio organisado pela «Fratellanza Italiana» em favor dos famintos do Ceará.

As despesas com musica, publicação de manifestos e convites, e saquinhos subiram a 189$000.

O dr. agente executivo de Leopoldina, devido ao abandono em que a empresa Gierth Lavagnino deixou os serviços a seu cargo naquella cidade, resolveu tomar conta dos mesmos.

Perante o dr. juiz de direito fez o governo do municipio um protesto para salvaguarda dos direitos e in[illegible]

Acha-se exposto na *vitrine* dos srs. S. Levy & C. um bello quadro com a figura de uma mulher, feito a crayon pela senhorita Eunice Alvarenga, talentosa filha do sr. Guilherme Alvarenga.

Esse trabalho, que muito honra a sua auctora, é feito com bastante arte e gosto.

A firmeza dos traços, o sombreado convenientemente distribuido e a luz bem apanhada fazem realçar o desenho, tornando-o de boa perspectiva.

A moldura em que se acha esse trabalho foi feita na casa do sr. Bastiana da Silva, nesta cidade.

Clarete Acoriano—puro e saboroso vinho de mesa de procedencia garantida a 900 réis a garrafa: só no armazem de Christovam de Andrade, Gama & Comp.

CARNE

Chamamos a attenção do sr. administrador do matadouro publico para a escolha do gado que é destinado ao consumo da população desta cidade.

Temos recebido queixas geraes com relação a esse genero de primeira necessidade, que, nestes ultimos dias, tem sido de pessima qualidade.

Esperamos, portanto, que o encarregado do exame do gado no matadouro tome as providencias necessarias para que o nosso publico, que já paga, sem bufar, a 800 rs. o kilo de carne, seja ao menos mais bem servido desse genero de alimentação.

Pelo *Estado de S. Paulo* foi depositada no Banco União de S. Paulo a quantia de 7:679$820, producto da subscripção aberta pelo nosso collega paulista em favor das victimas da secca do Ceará.

Por decreto de 12 do corrente, foi nomeado juiz substituto da comarca de Ouro Fino o bacharel Antonio Pimentel Junior.

500 Contos—Dia 22.

A safra de café deste anno, no municipio de Cravinhos, Estado de S. Paulo, monta a 1.214.000 arrobas que, vendidas a 9$000, produzem a minharia de 10.926 contos!

So o sr. Schmidt, um dos mais poderosos agricultores dalli, colheu 375 mil arrobas.

Diz a *Gazeta de Piracicaba* que o municipio de Cravinhos é pequeno, porém muito fertil para a lavoura do café, pois, existindo oito milhões de pés de café formados e 3 milhões de novos, produziu uma média de 151 arrobas por mil pés.

Foi acceita a desistencia, que fez o sr. Antonio Delfim Silva, da serventia vitalicia do officio de 1º escrivão do judicial e notas da comarca de Cataguazes.

Dr. Josino de Alcantara Araujo, Advogado.—Escriptorio—R. Halfeld 163. Residencia, Rua Direita n. 10. (Alto dos Passos).

Um pouco abaixo da estação, de telephones, proximo ao largo Riachuelo.

As chuvas produzem alli grande lamaçal, impedindo o transito, e assim o sr. dr. presidente não deixará de acceitar a nossa lembrança para proporcionar ao povo um melhoramento simples e ao mesmo tempo de utilidade.

Aproveitamos o ensejo, já que se trata do largo Riachuello, para lembrar o pedido que aqui fizemos pelos moradores dalli, da collocação de algumas lampadas (duas sómente) de modo a se tornar aquelle ponto menos triste e mais transitavel.

Foi ao presidente do tribunal de justiça, para informar, a petição de graça apresentada pelo dr. Candido Barata Ribeiro em favor de José Pinto de Almeida Junior, condemnado como auctor do celebre crime de Campinas.

O sr. delegado de policia mandou photographar esses individuos e vai tomar as providencias exigidas pelo caso.

Manteiga Estrella, mineira, especial, a melhor que ha no mercado, a 2$200 a lata, na casa B. Penna & Comp.

Abriu-se na Bahia uma subscripção popular para acquisição da casa em que nasceu o visconde do Rio Branco, e de um quadro representando o notavel estadista, factor principal da abolição no Brasil, pela lei de 28 de setembro, e em outro plano seu filho, defendendo a integridade da patria, do norte a sul, e duas vezes victorioso.

Realizada a compra da casa, passará ella ao Estado, e na sala de honra permanecerá o quadro commemorativo dos grandes feitos do estadista do Imperio e do diplomata da Republica. A casa, situada na ladeira da Praça, terá uma placa indicando esse acontecimento.

O dr. Severino Vieira assignou quinhentos mil réis.

Consta que em breve se fundará em Leopoldina uma sociedade musical, que se intitulará *Associação Musical Laroura, Commercio e Industrias*.

Foi nomeado escrivão privativo dos processos e execuções criminaes da comarca de Cataguazes o sr. Antonio de Freitas Netto.

Foram recolhidos, presos, ás fortalezas de Santa Cruz e São João os officiaes do exercito coronel Drummond e major Thomaz Cavalcanti, por terem presidido em Belém do Pará, de onde chegaram, a reuniões politicas.

Os membros da Liga contra a tuberculose foram a Jacarépaguá escolher logar para o estabelecimento do primeiro hospital.

Sabemos que o sr. delegado, capitão Antonio Caetano Horta Junior, vai novamente officiar ao sr. dr. chefe de policia, fazendo-lhe ver a necessidade da creação de um posto policial na estação de Bemfica, visto ser indispensavel a manutenção da ordem publica naquelle logar, hoje um centro commercial pela feira de gado alli estabelecida.

O sr. delegado de policia tem já por diversas vezes chamado a attenção do sr. dr. chefe de policia para aquelle local, onde acha s. s. necessario fazer-se um destacamento policial.

Benfica hoje é o refugio da vagabundagem que, acossada pela policia nesta cidade, faz dalli o pião para aqui agir á noite.

Loteria do Natal—Em 22

O sr. Francisco de Paula Gomes requereu ao sr. delegado de policia auto de corpo de delicto em uma carroça, de sua propriedade, que foi queimada, em a noite de anteontem para hontem, proximo ao portão do cemiterio, onde fica sempre guardada.

O sr. delegado nomeou peritos os srs. Francisco Kascher e Alvaro Theodoro de Paula para procederem ao exame os quaes avaliaram o damno causado na quantia de 250$000.

Matriz de S. Antonio

Domingo 3º do Advento.

As missas são as 6 1/2, 7, 8 e 9 1/2.

Das 2—3— Explicação da Doutrina.

A's 2 h., reunião da mesa administrativa e mais irmãos da Irmandade de N. S. do Rosario, na sacristia.

A's 6 1/2, terço, pratica, ladainha e bençam com o SS. Sacramento.

O sr. capitão José Lino Simões, delegado de policia de Ouro Fino, foi, ha dias, victima de um desastre.

Montado em um animal ainda novo e, para se esconder da chuva, tentando penetrar a cavallo em uma pequena casa que existe no quintal de sua propriedade, bateu com a cabeça em uma viga. Tão violento foi o choque que o feriu bastante, tendo arrancado um pedaço do couro cabelludo.

No dia 12 do corrente, falleceu em Bello Horizonte o sr. Bernardino Ribeiro Mourão, antigo funccionario publico e que ultimamente occupava o cargo de inspector de alumnos do Externato do Gymnasio Mineiro.

No logar denominado Eugenho Secco, districto de Capella Nova, meia legua de distancia da fazenda do Barreiro, José Felicissimo, *vulgo Abacaxi*, em desaffronta á sua honra, segundo declarou ao delegado de Bello Horizonte, assassinou a sua mulher, Anna Emilia dos Anjos, e vibrou duas facadas em Alexandre Gonçalves de Freitas.

PORTUGAL—O Banco de Credito Real de Minas Geraes incumbe-se de remessa de dinheiro para Portugal e Ilhas.

FOLHINHAS PARA 1901

Os srs. Antenor Dutra & Comp., commissarios de café e cereaes, estabelecidos no Rio de Janeiro, á rua Municipal n. 42, presentearam-nos com um lindo chromo trazendo em block o calendario para o proximo anno de 1901.

Agradecemos o delicado mimo.

Na secção competente desta folha publicamos diversas declarações que sobre os Especificos de Souza Soares fazem diversas, possoas que delles se utilizaram. Para esses testemunhos honrosos ao auctor do *O Novo Medico* chamamos a attenção dos leitores.

Pelo juiz seccional foi concedido *habeas-corpus* a Theophilo de Carvalho e Nicolão Calembo, accusados do crime de introducção de moeda falsa em Barbacena.

Declarou-se sem effeito a nomeação do cidadão Octavio de Paiva Bueno para o cargo de depositario publico da comarca de Ouro Fino.

Pela secretaria das finanças do Estado foi acceita a proposta do capitão Antonio Martins dos Santos e outros para o arrendamento do Instituto Zootechnico de Uberaba e todas as suas dependencias.

Concederam-se cinco mezes de licença (prorogação), para tratar de saude, ao juiz de direito da comarca de S. José do Paraiso, bacharel Claudio Herculano Duarte.

Corre em Uberaba que s. exc. o sr. bispo diocesano, d. Eduardo Silva, não continuará a residir naquella cidade.

Foram nomeados escrivães privativos dos processos e execuções criminaes das comarcas: do Carmo do Rio Claro, o cidadão Generoso Maldonado; da de Abaeté, o cidadão Antonio Conegundes da Cruz.

Para o cargo de depositario publico da comarca de Ouro Fino foi nomeado o cidadão Joaquim Mariano Pereira.

JURY

Sob a presidencia do sr. dr. Ferreira e Costa, servindo de promotor o sr. dr. José Luiz do Couto e Silva e de escrivão o sr. Fernando Miranda, foi hontem aberta a sessão, ficando o conselho de julgamento assim composto: tenente Nephtaly Levy, José Justino da Silva Braga, Agnello Quintella, major Estevam de Oliveira, José Florencio Rodrigues, capitão Jose Ayres Pereira da Silva, capitão Antonio Pinto Monteiro e Derval Junqueira de Aquino.

Foram submettidos a julgamento, á revelia, accusados de crime classificado no art. 303 do codigo penal, Francisco Emilio, João da Cunha e Joaquim Bernardino de Oliveira, sendo todos condemnados a um anno e tres mezes de prisão simples.

FRANÇA—O Banco de Credito Real de Minas Geraes emitte letras de cambio contra todas as praças de França.

Falleceu em New-York um individuo na avançada edade de 151 annos.

O fallecido era casado com uma senhora que já conta 142 annos; deixou 29 filhos, um dos quaes com a edade de 104 annos.

Os gatunos, que campêam audazes em toda parte, penetraram, á noite, no estabelecimento commercial do sr. Wenceslão Machado, na cidade da Formiga, subtrahindo de uma gaveta a quantia de 12:800$000, em dinheiro.

Naturalizou-se brasileiro o subdito italiano Profenna Giuseppe, residente no Estado de S. Paulo,

ANEXO G – Atendimento da solicitação de policiamento para Benfica

O Pharol, de 7 de junho de 1903 –

O sr. delegado quando esteve, ha dias, em Bello Horisonte, pediu ao sr. dr. chefe de policia um pequeno destacamento para a estação do Bemfica.

Hontem o *Minas* publicou a ordem de vinda para aquella estação de duas praças, sob o commando de um cabo.

ANEXO H – Registro do castigo efetivado por Ludovino Martins Barbosa e seu

Por estar promovendo desordens em Bemfica, foi ali preso e trazido á cidade o creoulo Octavio de tal, tendo sido o mesmo recolhido.

Apresenta esse individuo as mãos inchadas, declarando ter recebido bolos do srs. major Ludovino Martins Barbosa e seu genro, Lafayette de Araujo.

A ser verdadeiro esse facto, que vai de certo ser averiguado pelo digno sr. dr. delegado de policia, torna-se desnecessario accrescentarmos que se trata de uma verdadeira selvageria.

ANEXO I – Registro da solicitação e atendimento de melhoria da estação de Benfica para os boiadeiros.

O Pharol, 11 de agosto de 1892

Anno XXVI — Juiz de Fora, 11 de Agosto de 1892 — Numero 215

Redacção e officina, rua Direita 33 — Numero telephonico, 34

O PHAROL

Propriedade da EMPREZA D'O PHAROL

TRANSPORTE DE GADO

Em resposta ao telegramma que lhe foi dirigido pelo dr presidente do estado sobre transporte de gado existente na estação de Benfica, o sr. ministro da agricultura expediu o seguinte telegramma:

« Rio, 8 — Sr. dr. Affonso Penna, presidente de Minas — Já ordenei ao director da estrada de ferro Central para tomar providencias que satisfaçam reclamação dos boiadeiros constante vosso telegramma — *Serzedello.* »

ANEXO J – Ata dos acionistas da Companhia Ferro-Carril Bonds de Juiz de Fora, o

PHAROL — Terça-feira 17 de Julho de 1883

COMPANHIA FERRO-CARRIL BONDS DE JUIZ DE FORA

Acta da assembléa geral dos accionistas da companhia Ferro Carril Bonds de Juiz de Fóra, convocada para reforma dos estatutos, de accordo com a nova lei, e para eleição da nova directoria

Aos trez dias do mez de Junho de mil oitocentos e oitenta e tres, á uma hora da tarde, presentes varios accionistas no escriptorio desta companhia, foi escolhido de entre elles o Reverendo padre João Baptista de Souza Roussin, para presidir aos trabalhos, convidando para servirem de secretarios, os senhores Francisco Eugenio de Rezende e Cassiano Mendes Barreto, e achando-se presentes os senhores accionistas: Dr. Candido Teixeira Tostes, Francisco Eugenio de Rezende, Pedro Luiz Rodrigues Horta, major Bernardo Mariano Halfeld, Dr. Francisco Simões Corrêa, Eduardo de Andrade Braga, Simão José Teixeira de Carvalho, José Antonio Martins de Carvalho, Eduardo Teixeira de Carvalho Hungria, padre João Baptista de Souza Roussin, Victorino da Silva Braga, Eduardo José de Brito, Antonio José Teixeira Tocantins, Antonio Netto, Antonio Mendes Barreto, Cassiano Mendes Barreto, Alvaro Antonio Alves, coronel Manoel Vidal Barboza Lage, Francisco Antonio Brandi, Hypolito Jourdain, Pedro Geanole, Dr. Ambrosio Vieira Braga e Felix Schmidt, declarou o senhor presidente aberta a sessão e fez ver aos senhores accionistas, que, sendo esta a terceira sessão annunciada pela imprensa e por cartas, era competente para deliberar sobre a dita reforma dos estatutos. O senhor presidente convidou ao senhor secretario a proceder a leitura da acta da sessão passada, a qual depois de concluida, foi posta em discussão e approvada.

Pelo senhor secretario Francisco Eugenio de Rezende foi lido o projecto da reforma dos estatutos, e posto em discussão, fazem algumas observações os senhores: Dr. Francisco Simões Corrêa, major Bernardo Mariano Halfeld e Francisco Antonio Brandi, sendo em seguida approvados unanimemente, para que entrem em execução, devendo ser assignados por todos os senhores accionistas presentes.

Convidados os senhores accionistas, pelo presidente da assembléa, para elegerem a nova directoria, procedeu-se a chamada e forão recolhidas trezentas e quatorze cedulas, que, contadas, conferidas e approvadas derão o seguinte resultado:

Dr. Roberto Sabiniano de Barros. . .	92
Coronel Manoel Vidal Barboza Lage. .	89
Dr. Ambrosio Vieira Braga.	55
Dr. Candido Teixeira Tostes	34
Francisco Eugenio de Rezende. . . .	22
Dr. Quintiliano Nery Ribeiro. . . .	16
José Antonio Martins de Carvalho. .	4
Pedro Luiz Rodrigues Horta. . . .	2
Francisco Antonio Brandi.	2
Major Bernardo Mariano Halfeld. . .	1

Cuja apuração deu em resultado serem eleitos por maioria de votos, os senhores Dr. Roberto Sabiniano de Barros, coronel Manoel Vidal Barboza Lage e Dr. Ambrosio Vieira Braga.

Nada mais havendo a tratar, o senhor presidente autorisou ao senhor gerente, a officiar aos novos membros eleitos, e encerrou a sessão ás quatro horas da tarde, sendo lida a acta e posta em discussão, é approvada.

Sala das sessões da Companhia Ferro Carril Bonds de Juiz de Fóra, em 4 de Julho de 1883. E eu, Francisco Eugenio de Rezende, secretario a escrevi.—Padre *João Baptista de Souza Roussin*, *Dr. Candido Teixeira Tostes*, *Francisco Eugenio de Rezende*, *Pedro Luiz Rodrigues Horta*, major *Bernardo Mariano Halfeld*, Dr. *Francisco Simões Corrêa*, *Eduardo de Andrade Braga*, *Simão José Teixeira de Carvalho*, *José Antonio Martins de Carvalho*, *Eduardo Teixeira de Carvalho Hungria*, *Victorino da Silva Braga*, *Eduardo José de Brito*, *Antonio José Teixeira Tocantins*, *Antonio Netto*, *Antonio Mendes Barreto*, *Cassiano Mendes Barreto*, *Alvaro Antonio Alves*, coronel *Manoel Vidal Barboza Lage*, *Francisco Antonio Brandi*, *Hypolito Jourdain*, *Pedro Geanole*, Dr. *Ambrosio Vieira Braga* e *Felix Schmidt*.

Memorandum e estatutos da companhia ferro-carril Bonds de Juiz de Fóra

Eduardo Baptista Roquete Franco e Felix Schmidt celebrarão contracto com o Governo da provincia de Minas Geraes, em 29 de Outubro de 1880, afim de estabelecer uma linha de bonds para transporte de cargas e passageiros dentro da cidade de Juiz de Fóra, em virtude do privilegio já outorgado aos mesmos contractantes.

Por Decreto n. 8,055 de 24 de Março de 1881, foi autorisada a funccionar a companhia, que tomou a seu cargo a execução do contracto declarado, e forão approvados os respectivos estatutos.

Essa companhia se reorganisa para funccionar sob o regimen da Lei n. 3,150 de 4 de Novembro de 1882.

CAPITULO I

DO OBJECTO, NOME, SÉDE, DURAÇÃO E FINS DA COMPANHIA

Artigo 1.º A companhia organisada com o nome de —*Companhia ferro-carril Bonds de Juiz de Fóra*—, mediante o Decreto n. 8,055 de 24 de Março de 1881, no intuito de transportar passageiros e cargas dentro da cidade de Juiz de Fóra e seus suburbios, continua a subsistir sob a mesma denominação e com o mesmo objecto, reorganisando-se e reconstituindo-se para viver sob o regimen da Lei n. 3,150 de 4 de Novembro de 1882 e seu regulamento, e reger-se pelas disposições do presente contracto social.

Art. 2.º A companhia tem séde na cidade de Juiz de Fóra.

Art. 3.º Durará a companhia pelo tempo do privilegio concedido para exploração de serviço de transportes, nos termos do contracto celebrado entre o Governo provincial de Minas Geraes e os concessionarios Eduardo Baptista Roquette Franco e Felix Schmidt, por estes transferido á antiga companhia a qual se transforma por este contracto. Poderá, todavia, quando se torne necessario para conseguir seus fins, gozar de outros privilegios que adquira.

Art. 4.º Os fins para que subsiste a companhia são:

§ 1.º Executar o contracto referido de 29 de Outubro de 1880 para o fim de usar e gozar da linha de bonds já construida na cidade de Juiz de Fóra, das propriedades adquiridas e suas dependencias, e de construir os ramaes e prolongamentos, que forem permittidos e convenientes.

§ 2.º Construir e reconstruir, manter, administrar e custear as referidas linhas e mais obras autorisadas.

§ 3.º Solicitar, aceitar, realizar e adquirir qualquer outra concessão congenere, e obter quaesquer ampliações ou modificações uteis da concessão feita.

§ 4.º Adquirir por qualquer titulo bens de toda especie que convenhão aos fins da companhia.

§ 5.º Effectuar qualquer dos actos ora autorisados, por si só, ou em sociedade e co-participação com qualquer individuo ou companhia.

§ 6.º Vender, transferir, alugar as linhas pertencentes á companhia ou qualquer outra propriedade sua, nos termos, clausulas e condições que forem mais vantajosas á companhia.

CAPITULO II

DO CAPITAL SOCIAL

Art. 5.º O capital da companhia continúa a ser de 400:000$, divididos em 500 acções de 200$ cada uma, como era o da antiga companhia, e com a mesma divisão.

§ 1.º O capital da antiga companhia está todo realisado, e em circulação as acções emittidas.

§ 2.º As acções emittidas serão substituidas por titulos da nova companhia.

Art. 6.º O capital social poderá ser augmentado nos casos e na conformidade do art. 40 do Decreto n. 8,821 de 30 de Dezembro de 1882.

CAPITULO III

DAS ACÇÕES E DOS DIREITOS DE SEUS POSSUIDORES

Art. 7.º As acções de 200$, em que se divide o capital social são divisiveis de sua vez em fracções iguaes, que reunidas em numero e valor de uma só acção, conferem os mesmos direitos que esta.

Art. 8.º As acções serão nominativas até o seu integral pagamento, realisado o qual, poderão ser convertidas, por deliberação da assembléa geral, em acções ao portador ou transferiveis por endosso.

Art. 9.º Se uma acção pertencer a diversas pessoas, a companhia suspenderá o exercicio dos direitos inherentes, em quanto não fôr designada para exercel-os uma só daquellas pessoas.

Art. 10. A companhia poderá suspender o exercicio dos direitos da acção, em quanto não forem satisfeitas as obrigações que a esta respeitarem.

Art. 11. Qualquer pessoa, nacional ou estrangeira, poderá ser accionista da companhia.

Art. 12. Para discutir e deliberar com voto na assembléa geral basta que o accionista tenha uma acção.

CAPITULO IV

DAS CHAMADAS DO CAPITAL

Art. 13. As chamadas do capital, no caso de vir a ser augmentado, serão feitas por deliberação da directoria, e por meio de annuncios; e nunca serão maiores de 10 %, nem menores de 5 %.

Art. 14. De uma a outra chamada nunca mediará espaço de tempo menor de 30 dias, devendo os annuncios de cada chamada ser feito com antecipação de 15 dias pelo menos.

Art. 15. Os possuidores conjunctos de uma ou mais acções, serão isolada e conjunctamente responsaveis pelo pagamento das entradas correspondentes a taes acções.

Art. 16. Quando em seguida ás chamadas o possuidor de acções não houver satisfeito seu pagamento no prazo determinado, a directoria poderá, se julgar conveniente, marcar novo ou novos prazos para pagamento, impondo ao accionista retardario a multa de 12 %, ao anno pela demora do pagamento.

Art. 17. Em caso de falta absoluta de pagamento, ou recusa em satisfazel-o, a directoria poderá declarar em commisso a acção ou acções, e demandará o subscriptor pelo valor, que ainda fôr devido dellas.

Art. 18. Nenhum subscriptor poderá votar ou exercer direitos de accionista emquanto estiver devendo qualquer entrada de capital, já exigida por chamada.

Art. 19. Para que qualquer accionista em falta possa ser declarado em commisso, é indispensavel que tenhão decorrido 30 dias depois do ultimo prazo marcado pela directoria para que elle realize as entradas.

Art. 20. O commisso das acções será sempre em beneficio da companhia, e importa para o accionista a perda de todos os interesses, direitos, reclamações ou demandas contra a companhia, com referencia á mesma acção.

Art. 21. As acções declaradas em commisso poderão ser substituidas por outras, que a directoria emittirá.

Art. 22. O commisso da acção importa para o accionista a perda de qualquer dividendo já declarado, mas não recebido.

Art. 23. O commisso das acções será declarado na acta das sessões da directoria, é publicado na imprensa sem demora maior de oito dias, depois de haver sido resolvido, e ainda constará de um certificado assignado pelos directores e archivado no registro de hypothecas da comarca.

CAPITULO V

DA ADMINISTRAÇÃO DA COMPANHIA

Art. 24. A companhia será administrada por uma directoria composta de trez directores eleitos pela assembléa geral, em escrutinio secreto, e de dous em dous annos.

Art. 25. Para poder ser eleito director precisa o accionista possuir pelo menos trez acções, desde prazo nunca menor de seis mezes.

Art. 26. Durante todo o tempo de sua gestão, e até serem approvadas as contas relativas ao periodo de sua administração, cada director é obrigado a caucionar a responsabilidade de sua gestão com o numero de acções fixado no artigo antecedente.

Art. 27. Os membros da directoria poderão ser reeleitos, e quando não sejão, servirão até que a nova directoria se apresente para tomar posse da administração da companhia.

Art. 28. Não poderá ser eleito para o cargo de director, o accionista que fôr empregado da companhia, ou que com ella tiver contracto de onde perceba lucro directo ou indirecto.

Art. 29. Não poderão exercer conjunctamente o cargo de director o pai e filho; genro e genro; irmãos e cunhados durante o cunhadio; parentes por consanguinidade até o segundo grão; e os socios de uma mesma firma.

Art. 30. Os directores designarão entre si um presidente, um secretario e um thesoureiro, estabelecendo as respectivas funcções no regimento interno que para esse fim organisarem.

Art. 31. A vaga do lugar de director será preenchida por um accionista elegivel de escolha dos directores e dos fiscaes, nos termos do art. 46 do Decreto n. 8,821 citado.

Art. 32. Será considerado vago o logar do director declarado mentecapto, fallido, em estado de suspenção de pagamentos, em composição com os credores, ou quando deixar de comparecer por mais da dous mezes sem communicação aos outros directores, ou quando tenha incorrido em pronuncia por qualquer das hypotheses dos arts. 26 e 27 da Lei n. 3,150 citada; mas emquanto a vaga não fôr declarada nas actas das sessões da directoria, todos os actos do director serão validos e effectivos.

Art. 33. No caso de falta accidental de qualquer director e sendo a deliberação urgente, será chamado quem suas vezes faça interinamente, aos casos de, ou fallarem dous directores, ou não entrarem em accordo os dous directores presentes. A designação do substituto interino será feita pelo director ou directores presentes e pelos fiscaes, nos termos do art. 46 do Decreto n. 8,821 citado.

Art. 34. Em falta do presidente, prehencherá suas funcções o secretario, em falta deste o thesoureiro.

Art. 35. Nenhuma falta será verificada sem a previa convocação.

Art. 36. Qualquer director poderá, quando quizer, renunciar seu cargo, dando aviso aos outros directores.

Art. 37. Nenhum director poderá celebrar contractos com a companhia, ser interessado em qualquer operação ou negocio emprehendido ou auxiliado por ella, ou em que ella tenha interesse, nem ser nomeado para qualquer emprego sob as ordens da directoria, com ou sem remuneração.

Art. 38. A' directoria compete:

§ 1.º Dirigir e administrar todos os negocios e actos da companhia.

§ 2.º Exercer todos os poderes, autoridade e privilegios da companhia, excepto aquelles que pelos presentes estatutos estiverem reservados expressamente á assembléa geral.

§ 3.º Fixar a época das entradas que os accionistas tiverem de realizar.

§ 4.º Fixar o numero, cathegoria, funcções e ordenados dos empregados, nomeal-os, suspendel-os, multal-os e demittil-os.

§ 5.º Organisar os balanços, contas e relatorios, que tenhão de ser apresentados á assembléa geral.

§ 6.º Effectuar o pagamento de todas as contas, despezas e obrigações da companhia, e receber quaesquer pagamentos devidos a companhia.

§ 7.º Organisar as memorias, dados estatisticos, tabellas e trabalhos que tenhão de ser apresentados ao governo provincial ou municipal.

§ 8.º Distribuir os dividendos e dar collocação segura e conveniente ás sommas cobradas, que não tiverem immediata applicação.

§ 9.º Convocar a assembléa geral ordinaria e extraordinariamente, prestando-lhe todos os esclarecimentos necessarios.

§ 10. Dar todas as informações aos fiscaes da companhia, e franquear-lhes todos os livros de escripturação, nos termos do art. 56 do Decreto n. 8,821 citado.

§ 11. Fechar as contas no fim de cada semestre, e fazer o dividendo dos lucros liquidos, que conhecem aos accionistas.

§ 12. Tomar em commum, e por maioria de votos, as deliberações necessarias ao bom andamento da companhia, lavrando actas das suas reuniões em livro especial.

§ 13. Prover ao bem da companhia em todos os casos maiores, urgentes e não previstos, ouvida a commissão dos fiscaes.

§ 14. Estabelecer ou approvar regulamentos para o serviço da companhia.

§ 15. Celebrar com os poderes publicos, com outras companhias ou com particulares, todos os contractos necessarios, que estiverem comprehendidos no objecto e fins da companhia.

§ 16. Resolver sobre o modo de execução das obras, por administração ou por empreitadas, quer geraes, quer parciaes; fixar a tabella dos preços, fazendo proceder concurrencia publica no caso de não executar a companhia as obras por administração.

§ 17. Fazer acquisição dos bens, de qualquer especie, que forem precisos á companhia.

§ 18. Assignar os titulos e cautelas das acções, titulos das obrigações, e os mais papeis, que significarem responsabilidade da companhia.

§ 19. Dar a direcção e fórma de escripturação da companhia.

§ 20. Representar a companhia em juizo activa e passivamente, e constituir advogados e procuradores que a representem judicial ou extrajudicialmente.

§ 21. Nomear de entre os accionistas um gerente, que auxilie a directoria na gestão diaria dos negocios, sendo porém em todo caso responsaveis os directores pelos actos do gerente. Fica entendido que não póde praticar o gerente os actos especialmente commettidos á directoria e que esta tem de realisar por si mesma, e em seu proprio nome.

§ 22. Realizar e contrahir os emprestimos autorisados pela assembléa geral.

Art. 39. Não podem os directores:

§ 1.º Transigir, renunciar direitos, hypothecar ou empenhar bens sociaes.

§ 2.º Contrahir obrigações e alienar bens e direitos, quando estes actos se não incluão nas operações que fazem o objecto da sociedade.

Art. 40. As sessões ordinarias da directoria serão celebradas na hora e lugar que a mesma directoria opportunamente designar.

Art. 41. Todos os assumptos serão resolvidos por maioria de votos dos directores, tendo cada director um voto; e serão lavradas em livro especial as actas das sessões da directoria.

Art. 42. O mandato dos directores é gratuito.

CAPITULO VI

DOS FISCAES

Art. 43. A assembléa geral nomeará annualmente trez fiscaes, socios ou não socios, encarregados de dar parecer sobre os negocios e operações da companhia no anno seguinte ao de sua nomeação.

CAPITULO VII

DA ASSEMBLÉA GERAL

Art. 44. Haverá em cada anno uma assembléa geral ordinaria, cuja reunião se effectuará em qualquer dia do mez de Janeiro, no lugar e hora designados pela directoria em annuncios que serão publicados na imprensa local com quinze dias de antecedencia.

Art. 45. Para que a assembléa geral possa validamente funccionar e deliberar, é indispensavel que esteja presente pelo menos o quarto do capital social. Se este numero se não reunir, nova reunião será convocada por meio de annuncios na imprensa local com antecedencia pelo menos de 15 dias, declarando-se nos annuncios que a assembléa deliberará, qualquer que seja a somma do capital representado pelos accionistas que comparecerem.

Art. 46. A assembléa geral, que tem de

ANEXO K – Registro da criação da firma Andrade, Alvarenga & Companhia, que atuou na venda e abate de gado nas Feiras de Benfica e do Sítio

O Pharol, 30 de janeiro de 1907

ASSIGNATURA
Anno . . . . . 24$000
Semestre . . . . . 14$000
Numero do dia -- $100; atrazado -- $200

O PHAROL

PUBLICAÇÃO DIARIA — FUNDADO EM 1866

Director — J. Canuto de Figueiredo

Redacção e officinas: Rua Direita, 144

Telephone, 41 — Endereço telegraphico: *Pharol*

Juiz de Fóra, quarta feira, 30 de janeiro de 1907 | Minas Geraes -- BRASIL

Andrade, Alvarenga & Comp.

Damos hoje, conforme promessa feita em nosso numero anterior, a circular da organização da firma supra, que tem em mira operar em negocios de gado, prehenchendo, de accordo com a sua criteriosa orientação, uma lacuna, até então, bastante prejudicial a todos que se dedicam a esse commercio.

Pelos signatarios da circular, é justo prever-se o successo da nova organização social, que terá o escriptorio da séde em Bemfica, sob a direcção do nosso conterraneo sr. Capitão Carlos Machado, que, para o caso, reune conhecimentos obtidos na practica de longos annos.

«Illmo. Sr.—Levamos ao conhecimento de v. s. que temos organizado a firma: Andrade, Alvarenga & Comp. composta dos seguintes socios: major Augusto Antonio de Alvarenga, solidario; José Pinto de Andrade Gordo, solidario; coronel Ludovino Martins Barbosa, commanditario e dr. Sebastião Mascarenhas, commanditario; com o fim de vender gado, em commissão, nas feiras de Bemfica e Sitio.

Não antecipando promessas de grandes vantagens aos srs. invernistas e boiadeiros, esperamos que de nosso esforços em bem servil-os, e da mais escrupulosa seriedade em nossas transacções, nos virá a confiança com que esperamos ser honrados por v. s.

Para o caso, que se tem dado algumas vezes, de paralyzação de negocios nas feiras, a firma está habilitada a realizar as vendas em Santa Cruz, e mesmo a abater gado por conta dos donos, si a estes convier esse recurso.

São gerentes da firma os socios major Augusto Antonio de Alvarenga e José Pinto de Andrade Gordo.

Aguardando as ordens de v. s. subscrevemo-nos etc. etc.»

CORREIO DE MATHIAS

Constrangidos a epigraphar esse que bastem reclamemos contra o pessimo serviço da Agencia do Correio do Mathias.

Hoje, registramos aqui, sinceramente agradecidos, a presteza com que fomos attendidos pelo director dos Correios, em relação aquella nossa reclamação.

Em nosso escriptorio estave hontem o Sr. coronel Firmino Peixoto, digno segundo official da administração dos Correios do Estado, que nos avisou ter dado as providencias necessarias para que nosso o motivo de nossa ixtal. Assim, hontem mesmo, foi endereçado ao referido, em theor egual ao que em seguida estampamos, aos respectivos Agentes de Correios nas estações de Retiro, Defeita, Mathias Barbosa, Schargy, Bacia do Co egipo, Parahyzinha, Serraria, Roza Aguiar e Fa

«Para regular ...ida de serviço recommendo-vos ag... ...déia a passagem na Estação do tren M 13, que parte daqui (Juiz de Fóra) ... horas e 30 minutos da manhã, para ... recebendas a correspondencia destinad... a vossa agencia.

Sendo e fraternidade.»

Levamos tambem ao conhecimento publico o seguinte:

Os trens que ...vem ser aproveitados para confecção de correspondencia daqui para baixo são os mixtos e ordinarios que ... que param naquellas Estações. Na ... se deve enviar, para ... mesmas, correspondencia pelo rapido porque, não parando ali, tem e incorrendo de leval... correspondencia ... rectamente á Bacia, para depois voltar ao seu destino.

Mesmo para ...tathias, unica em que ...para o rapido ... devem mandar cartas ao ambulante ...esso trem, que ... ...nega da mesma.

As pessoas que tiverem correspondencia para o ramal de Serraria devem subir-de da preferencia do primeiro trem das 5 e 30 da manhã; que tem assigno a Estação local, um empregado respectivo para collectar as cartas.

Quanto ao augmento dos parcos vencimentos do Agente de Correio daquella Estação, nada podemos obter, porquanto, visto somente serem modificaveis esses vencimentos, de tres em tres annos, e de competencia exclusiva do Congresso Federal.

Arcebispo de Marianna

Em carro reservado, ligado ao nocturno S8, passou hontem por esta cidade, com destino á Vargem Grande, onde vai ministrar ordens sacras a um moço do Asylo do Patrocinio, inaugurar uma capella na fazenda do sr. coronel José Carlos Junqueira, S. Exc. revma. d. Sylverio Gomes Pimenta, arcebispo desta archidiocese.

Em seu regresso a Marianna, S. Exc. visitará a nossa cidade.

Reclame importante. — Os escriptores que se prezam não devem usar outra tinta, que não seja a «Almada», porquanto, além de inoffensiva, corre tão maciamente sobre o papel, que é um prazer, uma delicia!
12—1—1907.—*A. B. Braga.*

Sessão da Camara

Iniciaram-se hontem os trabalhos da primeira sessão da Camara, deste anno, tendo comparecido os seguintes srs.: dr. Duarte de Abreu, presidente, e secretarios: coronel Antonio Fernandino M. de Barros, dr. Oscar Vidal Barbosa Lage, coronel José Manoel Pacheco, Joy Peixedes Braga, Albino Machado e major Antonio Maximiano de Oliveira.

Por se achar ausente o sr. dr. José Fonseca, o sr. dr. Duarte de Abreu convidou para secretario o sr. dr. Oscar Vidal Barbosa Lage.

Após a leitura da acta da ultima sessão de 21 de novembro do anno passado, o sr. dr. Presidente leu minuciosa e bem elaborada mensagem, dando conta da sua administração durante o anno findo.

Amanhã publicaremos, na integra, esse importante trabalho.

Acompanharam essa mensagem os relatorios dos srs. dr. encarregado de Obras, Director de Hygiene, Consultor technico e Inspector escolar.

O expediente constou de um requerimento de Paulino Mendes da Silva Netto e outros, do Porto das Flores; Francisco Garcia e João Baptista Dalbert, que foram remettidos á Commissão de Leis para emittir parecer.

Hoje haverá sessão.

Ao passar-se á ordem do dia, que constava da eleição de secretario e das commissões permanentes que têm de servir no corrente exercicio, verificou-se não ter comparecido numero legal para votação, por se ter retirado do recinto um vereador.

A ordem do dia da sessão de hoje será a mesma de hontem e mais, apresentação de requerimentos, indicações e projectos, discussão e votação da materia ordinaria.

Fazendeiros, commissarios, homens de negocio de S. Paulo estão á espera de uma qualquer solução do Governo & crise actual. — Tudo está paralysado, segundo nos informam, havendo em todos os espiritos a dolorosa especativa de uma *crise* e a apprehensão de um futuro desesperador.

A **Casa Almeida** recommenda ao publico o importante premio de 100$000, que no 10º club de 10 mes em organização, offerece ao subscriptor cujo numero 10º extrahido ou premiado na 25ª extracção além do tercei. —Tiradentes, 28, Ouro Preto.

Andrade, Alvarenga & Comp.

Damos hoje, conforme promessa feita em nosso numero anterior, a circular da organização da firma supra, que tem em mira operar em negocios de gado, prehenchendo, de accordo com a sua criteriosa orientação, uma lacuna, até então, bastante prejudicial a todos que se dedicam a esse commercio.

Pelos signatarios da circular, é justo prever-se o successo da nova organização social, que terá o escriptorio da séde em Bemfica, sob a direcção do nosso conterraneo sr. Capitão Carlos Machado, que, para o caso, reune conhecimentos obtidos na practica de longos annos.

«Illmo. Sr.—Levamos ao conhecimento de v. s. que temos organizado a firma: Andrade, Alvarenga & Comp. composta dos seguintes socios: major Augusto Antonio de Alvarenga, solidario; José Pinto de Andrade Gordo, solidario; coronel Ludovino Martins Barbosa, commanditario e dr. Sebastião Mascarenhas, commanditario; com o fim de vender gado, em commissão, nas feiras de Bemfica e Sitio.

Não antecipando promessas de grandes vantagens aos srs. invernistas e boiadeiros, esperamos que de nosso esforços em bem servil-os, e da mais escrupulosa seriedade em nossas transacções, nos virá a confiança com que esperamos ser honrados por v. s.

Para o caso, que se tem dado algumas vezes, de paralyzação de negocios nas feiras, a firma está habilitada a realisar as vendas em Santa Cruz, e mesmo a abater gado por conta dos donos, si a estes convier esse recurso.

São gerentes da firma os socios major Augusto Antonio de Alvarenga e José Pinto de Andrade Gordo.

Aguardando as ordens de v. s. subscrevemo-nos etc. etc.»

Imposto estadual de industrias e profissões

Na secção livre desta folha o sr. Collector estadual communica aos contribuintes deste imposto que o praso para pagamento vai até 28 de fevereiro proximo—sem mais prorogação, sob pena de immediata execução, findo o dicto praso.

Até lá estará resolvida a reclamação do commercio, de modo ao satisfactorio, pelo Governo estamos certos; de maneira que não tenemos o desprazer de ver o fisco estadual nesse trabalho inglorio de execuções, mas tudo estará harmonisado.

—Deus o queira.

FUMAR -- Retratistas -- VEADO
ALTA NOVIDADE

9ª. Circumscripção litteraria

Sabemos que o Inspector Technico da Circumscripção supra acha-se até esta data aguardando passe, a que pela lei tem direito, para encetar a fiscalisação das escolas respectivas.

Si continuas tal estado de cousas, muito tem de soffrer a instrucção dos municipios de Queluz e Entre Rios, e o Governo ha de se ver embaraçado para pôr em vigor, no praso da lei, a disposição relativa ao ensino elementar das escolas supprimidas.

ALBUM DE VISITAS

Trouxeram-nos hontem amaveis cumprimentos pelo inicio da 2ª serie desta folha, os seguintes srs.: dr. José da Mendonça, Amelio do Siqueira, capitão Mario Horta e coronel Firmino Peixoto, dignos funccionarios da administração dos Correios deste Estado, professor Raymundo Tavares, Heraclides Brasil, José Felippe Lindolf de Mello, Antonio Americano, F. do Assis Pinto Junior, Thomaz Salgado, José Grippi e Francisco Antonio de Macedo, vice-consul de Portugal nesta cidade.

—Nossos agradecimentos.

CONVENIO DE TAUBATÉ

CONFERENCIAS COM O SR. PRESIDENTE DA REPUBLICA

ESTADISTAS DO PARÁ a seguinte noticia que não vemi fora de tempo, porquanto ainda está em agio o intricicado assumpto de que:

Os drs. Galeão Carvalhal e Olavo Bilac, representantes do Governo de S. Paulo, estiveram, novamente, no palacio do Cattete, conferenciando com o sr. presidente da Republica, a respeito do accordo politico de poder o Governo de S. Paulo, assegurar a sua eleição no Estado.

O dr. Affonso Penna declarou, nessa conferencia, que lhe tem autorisado para intervir directamente nas operações da compra de café, que recorreu do Thesouro, o que só pode intervir, nellas, de accordo com a lei, quando a garantia da União se fizer necessaria para o empenho que os Estados tenham de contrahir.

S. exc. accrescentou ainda que o Estado de S. Paulo, que goza de grande credito, facilmente poderá encontrar no Banco do Brasil, ou em outros estabelecimentos bancarios, os recursos para as necessidades ulteriores.

Pouco depois de ao terem retirado os representantes paulistas, chegou á palacio a commissão de lavradores de café, encarregada, na reunião realisada na Sociedade Nacional de Agricultura, de se entender sobre esse assumpto com o sr. Presidente da Republica.

Esta commissão, que era composta dos srs. Francisco Soares de Gouvêa, Tibiriçá Lourenço Figueira de Mello e Antonio da Rocha Fernandes Lobo, expoz as difficuldades com que está luctando o commercio daquelle producto, resultantes, a seu ver, do modo porque está sendo executado o convenio de Taubaté, que não está de accordo com o plano primitivo, á vista da exigencia de um typo unico de café, a nosso ver inferiores ao gosto dos habitantes da praça, e recapitulou as necessidades e afflicções da classe.

O dr. Affonso Penna respondeu que das ponderações que tem lido a respeito do assumpto, vê-lhe a convicção de que os principaes responsaveis pela sorte do convenio já têm recommendado aos encarregados da sua execução que procedam de accordo com os termos do mesmo, não exigindo typos de café diversos dos nelle estipulados.

S. Ex. accrescentou ainda parecer-lhe que, havendo compras diarias de maior numero de sacas do que as que entram no mercado, segundo se vê nas publicações diarias, e desde que os Governos dos Estados alarguem mais as suas compras, dentro do plano limpo e methodo fixado normalisado.

Disse mais S. Ex. pelas informações que lhe têm sido fornecidas, o Estado de S. Paulo tem recommendado a execução exacta do plano do convenio, e que, além disso, á lei federal que se refere ao mesmo assumpto o Governo da União tem dado a mais rigorosa execução.

Ao fim de uma hora, mais ou menos, a commissão de lavradores de café, que se fez acompanhar pelo presidente da Republica seu defensor, que o Governo está resolvido a utilisar os dous assim autorisação até uma somma razoavel, garantindo egualmente o reembolso dessas quantias, nos termos do mesmo convenio.

E o *Jornal do Commercio*, do Rio, accrescenta a seguinte:

«..... á noite constou em roda bem informada que os srs. Galeão Carvalhal e Olavo Bilac estiveram á tarde em conferencia com o sr. dr. João Ribeiro, presidente do Banco do Brasil e lhe disseram que o sr. Presidente da Republica resolvera prestar auxilio pecuniario a este Estado, por si mesmo. Quanto á forma e condições nos dizem que nada está decidido, mas que a somma será de uns mil contos de réis, que serão empregados em compra de café, no Rio. Quanto á intervenção dos dous commissarios paulistas em favor desta praça, accrescentam, é justificada pela necessidade de se firmar o precedente para no poder depois identico auxilio para Santos e, sobretudo, para o Estado de Pernambuco local que o governo tem excitado.»

Reza-se hoje, ás 8 horas da manhã, na matriz desta cidade, a missa, mandada celebrante o revmo. padre Conrado Knies.

N. 1

CABINETE DENTARIO — Quem precisar de serviços referentes á arte dentaria se dirija a Carivaldo da Fonseca, rua Direita n. 156, Juiz de Fóra.

COLLABORAÇÃO

PRESIDENCIALISMO

Para um povo de alta civilização, conhecedor de seus direitos, precisar de serviços referentes á arte dentaria se dirija a Carivaldo da Fonseca, rua Direita n. 156, Juiz de Fóra.

Nos paizes, porém, onde o povo não attingiu ainda a certo gráo de educação politica, e, por ignorar o que deve querer, aliena a propria vontade, e trahe em desaprego o legitimo exercicio de sua soberania—o presidencialismo, ainda que exercido por homens da maior competencia, degenera fatalmente em dictadura, imais ou menos perfeita, conforme o caso, e mais ou menos proficua, conforme o individuo; as virtudes e o patriotismo do presidente.

Tem sido este o caso do Brasil.

Comquanto já senhor de longa nomeada no convivio das nações civilisadas, não está este paiz na altura de justificar o arrojo de seu legislador, que lhe instituio governo egual ao da grande Nação americana, vanguarda dos povos cultos e progressistas.

A passagem brusca da centralisação monarchica para a maxima descentralização, á repentina transformação do governo parlamentar em ultra-presidencial, sem ao menos um presidencialismo mitigado de transição, cortaram de um só golpe todos os laços entre a União e os Estados, muitos dos quaes por ahi estão como balões á mercê dos ventos. Nem ao menos a magistratura deixaram permanecer da União, como garantia de justiça nos Estados.

Consequencia de tamanha precipitação de liberalismo, brotaram logo os magnates da Republica, tutores e usufructuarios da soberania do povo supplantado.

Acaso, ou favor da providencia divina, a magistratura suprema tem sido exercida até hoje por homens dignos, cujo poder discricionario não tem pendido para o mal.

Nos Estados, porém, o presidencialismo tem sido, em regra, fatal ao povo, especialmente naquelles dominados por oligarchias insaciaveis que annullam o poder legislativo, desprezam os protestos da Imprensa, cerram ouvidos ao clamor das victimas, identificam-se com o escandalo, e lançam mão do poder que usurpam, é do terror que incutem, para satisfação do unico intuito que os preoccupa—dominio e riqueza.

Cambalachos d'ygarchicos têm depredado alguns Estados, que ahi estão a esperneiar sob o guante que lhes constringe a garganta.

Mesmo nos Estados onde o povo tem aptidão para reagir contra oppressões ignominiosas, não é devidamente exercido o governo presidencial; que se está entendendo ser — governo ao talante do presidente, quando deve ser—governo sob a responsabilidade do presidente.

Ha exemplos bem escandalosos de malversações de presidentes de Estado, é não consta que algum delles tenha sido responsabilizado. Em regra, pesa sobre as classes laboriosas o maximo rigor do fisco, e de todas as verbas ennamam os gastos dispendios improficuos, com que se mantem o lustre da aristocracia politica, e a prosperidade da burocracia cortezã.

A salutar inscripção de nossa moeda infima—vindi! poupado, vintem ganho —seria um bello ensinamento, si as oppressivas difficuldades da vida actual desem ao povo de accumular alguns vintens.

Milhares poupados, milhares ganhos—seria uma bella inscripção para ser gravada no frontespicio do erario de cada Estado.

E si della fizessem os presidentes uma realidade, a vida official deixaria de lado a maior parte de seu fausto, de sobre o trabalho seriam arredados alguns impostos, e aquelles, por cujas mãos passam vintens, poderiam, então, poupar alguns.

O presidencialismo será inaugurado entre nós quando o povo educado, puder fortalecer, em pleitos livres, o poder legislativo.

Enquanto este poder estiver subjugado ao executivo, e nossas leis forem dictadas por criaturas deste, conteniemo-nos com o absolutismo ou a dictadura, é não peçamos tempo em perguntar por que verbas são feitas as despezas sumptuarias. Virá, a seu tempo, o verdadeiro presidencialismo.

N. 13

BEBASI
CAFÉ DA FABRICA «SANTA MARIA»
Productos deliciosos das safras de 1898, 1901 e 1905. Manipulados á vista do freguez.
30—2

A ANTIGA CASA PAINHAS completamente modificada!
Vede o annuncio da 2ª pagina.

REPARTIÇÕES PUBLICAS

Foro

INQUIRIÇÃO

Foram inquiridas pelo sr. dr. Juiz Municipal das testemunhas no processo crime contra Domingos José Sobreira e Pedro Severino de Oliveira.

AUTOS CONCLUSOS

Foram conclusos ao sr. dr. Juiz Municipal os autos do processo contra Manoel de tal, Gabriel Miconi e Bernardino Paschoal.

AUTOS COM VISTA

Foram com vista ao sr. dr. Promotor da 1ª vara os autos crimes contra Januario de tal e outro; e do sr. dr. Promotor da 2ª vara os autos contra Appolinario Victorio.

AUDIENCIA

Dará audiencia hoje, ás 11 horas do dia, o sr. dr. Juiz Municipal.

DECENDIAL

Auctora—d. Anna Lisboa Torres;—seu Antonio Joaquim Rodrigues Junior.

Estão feitas a conta das custas e a liquidação do capital em juros, sendo os feitos: extrahir-se carta de sentença.

EMBARGOS DE OBRA NOVA

Auctor—José Henrique de Carvalho;—Honorio Antonio da Camara.

Havendo arrasoado o sr. dr. Cotos Silva, advogado do auctor, foram os autos com vista do advogado tenente-coronel Alfredo Mendes para arrazoar por parte do réo.

INVENTARIOS

Inventariado—Luiz Mendes Ferreira;—inventariante José Eugenio Ribeiro.

Acha-se promptio o instrumento de aggravo interposto pelo herdeiro José Leopoldino de Faria, dependendo apenas do pagamento do respectivo sello.

Foram conclusos ao sr. dr. Juiz de Direito da 1ª vara os autos de inventario de Manoel Alves de Almeida, com esboço da partilha em appenso.

CITAÇÃO

Foi ordenada a citação de d. Anna Candida de Jesus para prestar informações acerca do requerimento a seu rogo assignado por Joaquim Bernardo de Oliveira.

JUSTIFICAÇÃO

Foi inquirida uma testemunha na justificação requerida pelo capitão Francisco de Assis Pinto como curador da interdicta d. Maria Angelica Barbosa.

FACTURA DE INVENTARIO

Foi designado o dia 5 de Fevereiro proximo, na estação de Ewbanck da Camara, para facturação do inventario de Francisco Martins Barbosa e sua mulher.

INTERDICÇÃO

Por sentença do sr. dr. Juiz de Direito da 2ª vara foi decretada a interdicção do capitão Candido Aurelio Monteiro de Queiroz, tendo sido nomeado curador o cidadão Joaquim Leal Muniz Maranha.

ENCERRAMENTO DE INVENTARIO

Foi ordenado o encerramento do inventario de d. Emilia Tostes de Alvarenga.

REMESSA DE AUTOS

Ao contador do juizo foram os autos de inventario de d. Elvira Carneiro de Macedo para contagem dos emolumento, sellos e calculo dos direitos.

—O sr. dr. Promotor publico da 2ª vara requereu vista de todos os autos da tutella e curatella existentes nos cartorios e referentes á mesma vara.

Policia

Foi hontem recolhido á cadeia o preto Maximiano Gonçalves Estevam que foi agarrado furtando gallinhas no sitio de propriedade do sr. Joaquim Gouvêa, em Retiro.

—Foi hontem posto em liberdade pelo sr. dr. Juiz Municipal, Rosendo José de Souza, que se achava preso para averiguações.

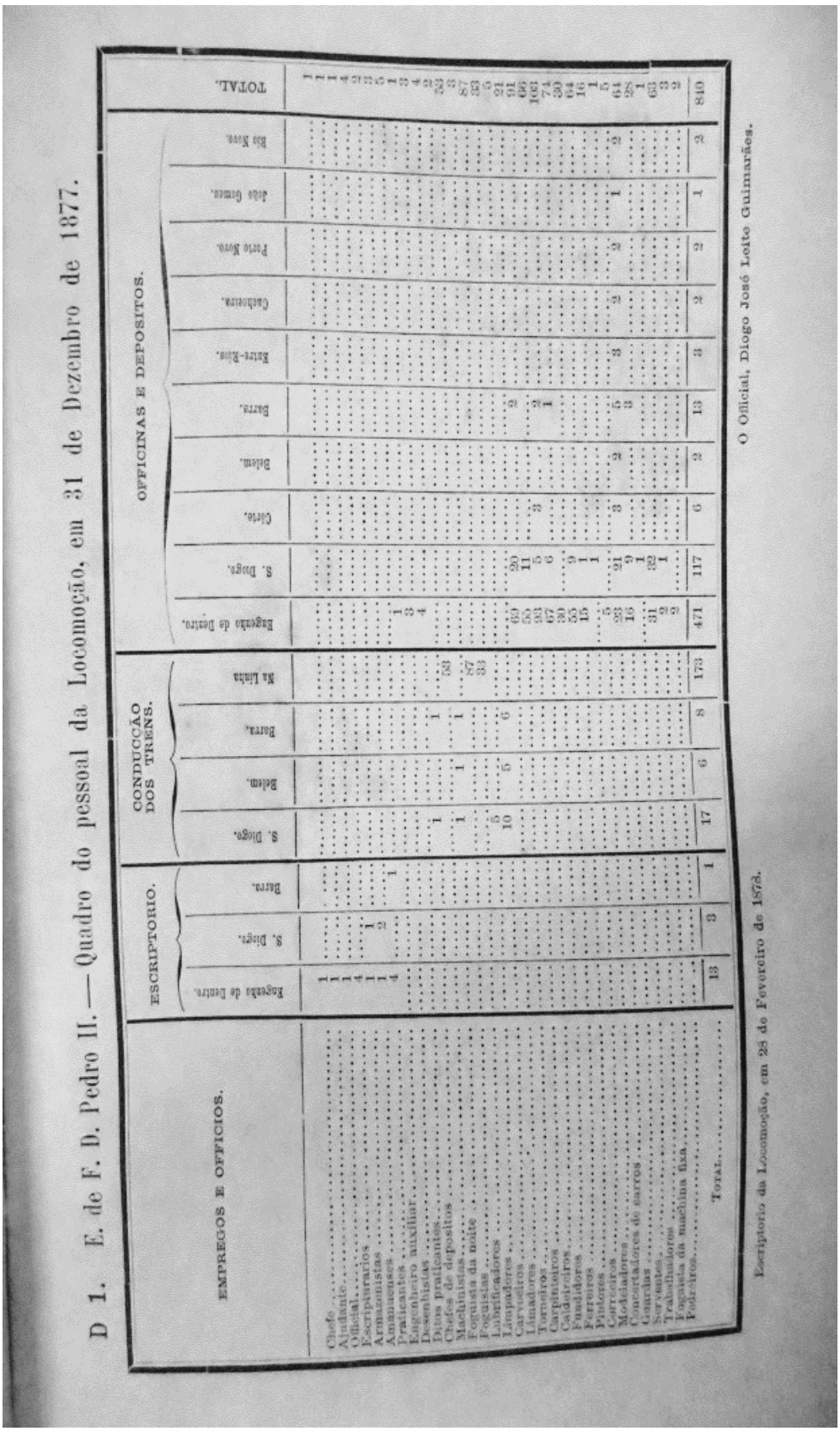
—Serão hoje remettidas pelo sr. dr. Delegado da Policia para Cataguazes, onde residem seus parentes, as duas menores Maria Amelia e Delphina de Souza, filhas do sr. dr. Pedro de Souza e que vieram fugidas para esta cidade, pelo expresso chegado hontem as 2 horas e 37 minutos da tarde.

—Depuzeram hontem sobre o crime praticado pelo operario Manoel do Nascimento Thomaz, que ha dias esfaqueou sua mulher Sarah Maria do Nascimento, as testemunhas José Noronha, vulgo *Sapatinho*, e Antonio Magalhães.

Foi hontem posto em liberdade Julio Francisco Antonio, que se achava detido para averiguações sobre o roubo de joias de que foi victima o sr. dr. Modesto Lins.

O sr. dr. Delegado de Policia pretende restabelecer, por estes dias, o serviço de apresentação de listas com os nomes dos viajantes que se hospedam nos hoteis desta cidade, para melhor orientação do policiamento.

ANEXO L – Mapas da demonstração do pessoal empregado no tráfego e no telégrafo da Estrade de Ferro Dom Pedro II[33]



D 1. E. de F. D. Pedro II. — Quadro do pessoal da Locomoção, em 31 de Dezembro de 1877.

EMPREGOS E OFFICIOS.	ESCRIPTORIO. Engenho de Dentro.	ESCRIPTORIO. S. Diogo.	ESCRIPTORIO. Barra.	CONDUCÇÃO DOS TRENS. S. Diogo.	CONDUCÇÃO DOS TRENS. Belem.	CONDUCÇÃO DOS TRENS. Barra.	CONDUCÇÃO DOS TRENS. Na Linha.	OFFICINAS E DEPOSITOS. Engenho de Dentro.	OFFICINAS E DEPOSITOS. S. Diogo.	OFFICINAS E DEPOSITOS. Côrte.	OFFICINAS E DEPOSITOS. Belem.	OFFICINAS E DEPOSITOS. Barra.	OFFICINAS E DEPOSITOS. Entre-Rios.	OFFICINAS E DEPOSITOS. Cachoeira.	OFFICINAS E DEPOSITOS. Porto Novo.	OFFICINAS E DEPOSITOS. João Gomes.	OFFICINAS E DEPOSITOS. Rio Novo.	TOTAL.
Chefe	1																	1
Ajudante	1																	1
Official	1																	1
Escripturarios	4																	4
Armazenistas	1	1																2
Amanuenses	1	2																3
Praticantes	4		1															5
Engenheiro auxiliar								1										1
Desembistas								3										3
Ditos praticantes								4										4
Chefes de depositos				1		1												2
Machinistas				1	1	1	53											53
Foguista da noite																		3
Foguistas				5			87											87
Lubrificadores				10	5	6	33											33
Limpadores																		5
Carveeiros																		21
Limadores								69	20			2						91
Torneiros								55	11									66
Carpinteiros								93	5	3		2						103
Caldeireiros								67	6			1						74
Fundidores								30										30
Ferreiros								55	9									64
Pintores								15	1									16
Correeiros									1									1
Modeladores								5										5
Concertadores de carros								23	21	3	2	5	3	2	2	1	2	64
Guardas								16	9			3						28
Servientes									1									1
Trabalhadores								31	32									63
Foguista da machina fixa								2	1									3
Pedreiros								2										2
TOTAL	13	3	1	17	6	8	173	471	117	6	2	13	3	2	2	1	2	840

Escriptorio da Locomoção, em 28 de Fevereiro de 1878.

O Official, Diogo José Leite Guimarães.

[33] Relatórios da Estrada de Ferro Dom Pedro II. Arquivo da Biblioteca Nacional.

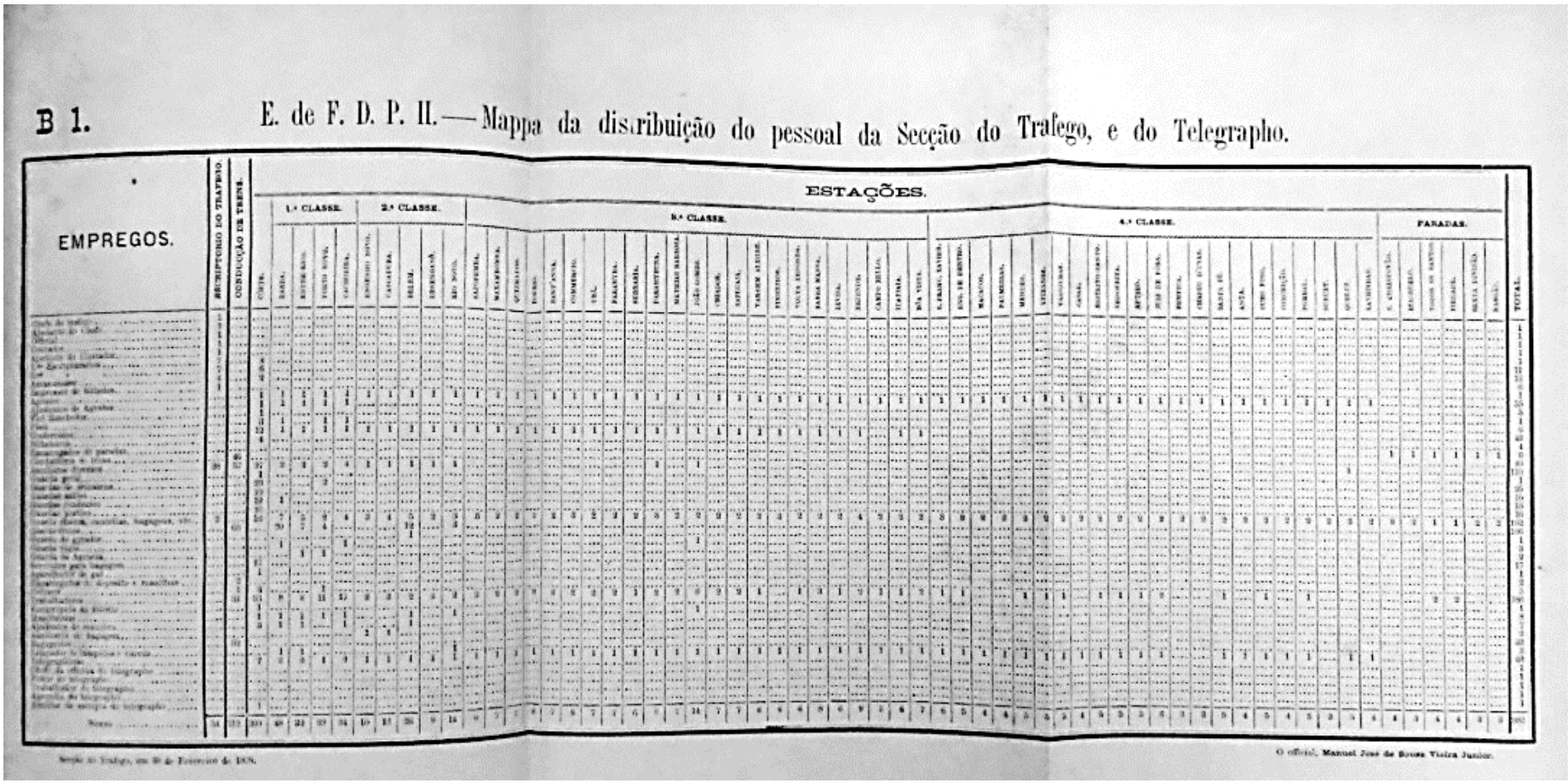
E 1. E. de F. D. Pedro II. — Quadro do pessoal da Via permanente, em 31 de Dezembro de 1877.

SECÇÕES.	Engenheiro residente.	Chefes de Secção.	Engenheiro auxiliar.	Conductores.	Auxiliares de conductor.	Escripturario.	Amanuenses.	Auxiliares de escripta.	Desenhistas.	Encarregados de deposito.	Mestres de linha.	FEITORES. DE TURMAS ORDINARIAS.	FEITORES. DE TURMAS ESPECIAES.	FEITORES. DE TURMAS EXTRAORDINARIAS.	FEITORES. DE TURMAS DE LASTRO.	FEITORES. DE TURMAS DE CERCAS.	TRABALHADORES. DE TURMAS ORDINARIAS.	TRABALHADORES. DE TURMAS ESPECIAES.	TRABALHADORES. DE TURMAS EXTRAORDINARIAS.	TRABALHADORES. DE TURMAS DE LASTRO.	TRABALHADORES. DE TURMAS DE CERCAS.	TRABALHADORES. DE TURMAS PROVISORIAS.	Guardas diversos.	Ferreiros e Malhadores.	Soldadores.	Canteiros e pedreiros.	Carpinteiros.	Cavouqueiros.	Pintores.	Serventes.	Operarios das obras d'arte.	TOTAL.
Escriptorio	1	....	1	3	2	1	3	3	5	2	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	3	25
1.ª Secção	....	1	....	1	1	....	....	3	....	2	4	18	3	1	1	3	90	17	9	31	15	20	31	7	2	30	13	4	1	49	....	306
2.ª »	....	1	....	1	....	....	....	2	....	1	3	12	2	2	1	....	71	27	22	16	....	....	15	5	....	18	4	2	1	13	....	219
3.ª »	....	1	....	2	....	....	....	4	....	2	5	23	2	2	....	5	115	10	18	....	25	23	8	4	....	13	13	2	2	9	....	288
4.ª »	....	....	....	2	....	....	....	2	....	2	4	21	2	5	1	3	105	10	78	16	15	56	19	4	....	35	5	6	1	15	....	407
5.ª »	....	....	....	1	....	....	....	1	....	1	3	12	1	....	....	2	60	5	....	....	14	....	3	2	....	4	2	....	....	6	....	117
Ramal de Macacos	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	4	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	5
» » S. Paulo	....	....	....	3	....	....	....	3	....	3	9	39	3	5	1	8	195	15	47	16	40	....	12	6	....	6	9	....	3	11	....	494
» do Porto Novo	....	....	....	1	....	....	....	1	....	1	3	16	1	3	1	3	80	5	27	16	15	....	4	2	....	2	3	....	1	4	....	189
Total	1	3	1	14	3	1	3	19	5	14	31	142	14	18	5	24	720	89	201	95	124	99	93	30	2	117	49	14	9	107	3	2.650

Via permanente, 28 de Fevereiro de 1878.

O conductor, **Joaquim José da Silveira Azevedo.**

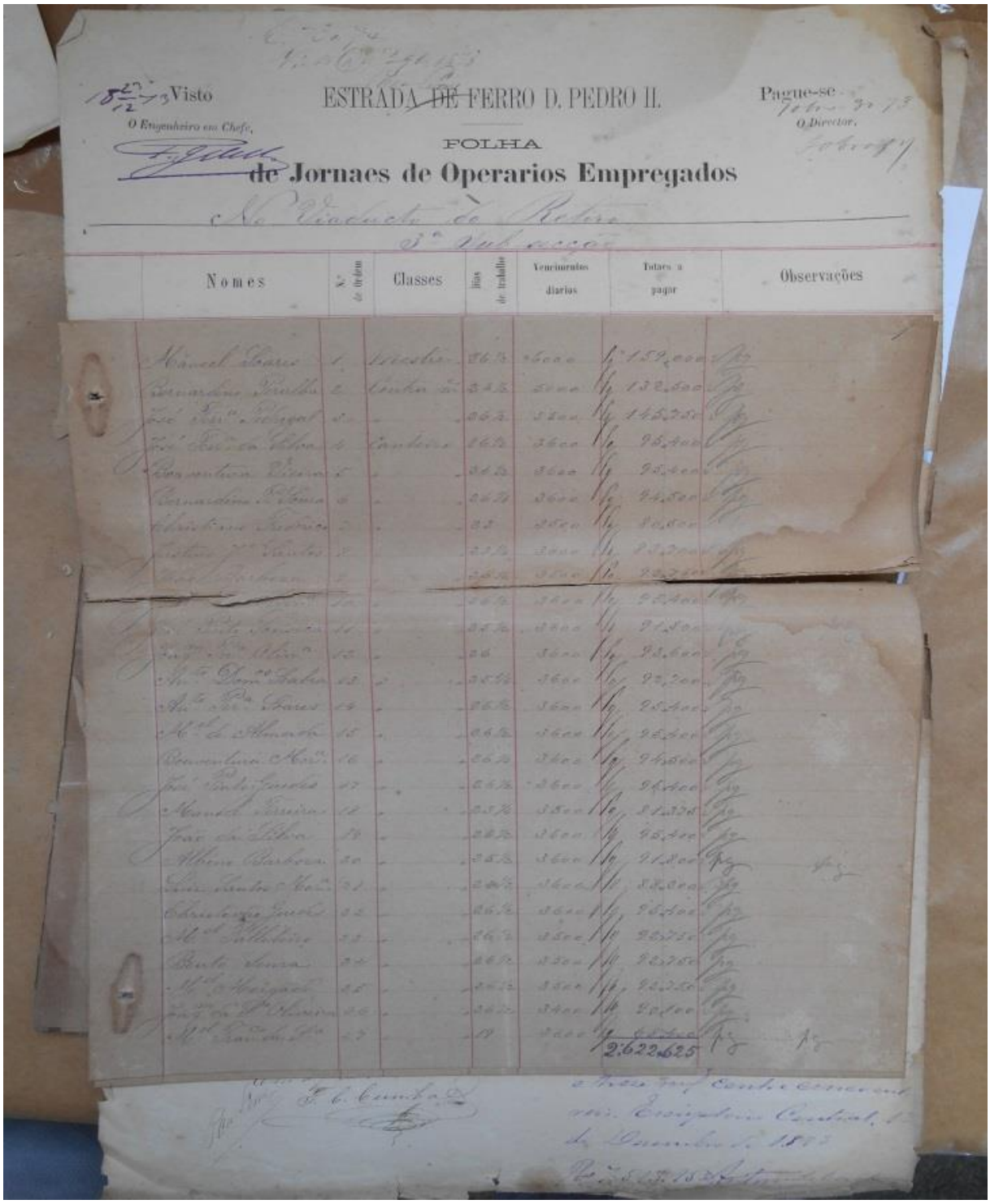
B 1. E. de F. D. P. II. — Mappa da distribuição do pessoal da Secção do Trafego, e do Telegrapho.



Secção do Trafego, em 30 de Fevereiro de 1878.

O official, Manuel José de Sousa Vieira Junior.

ANEXO M – Jornaes de Operarios Empregados que trabalharam na construção do “Viaducto do Retiro” em Juiz de Fora



Visto

O Engenheiro em Chefe,

ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II.

Pague-se

O Director,

FOLHA

de Jornaes de Operarios Empregados

No Viaducto do Retiro

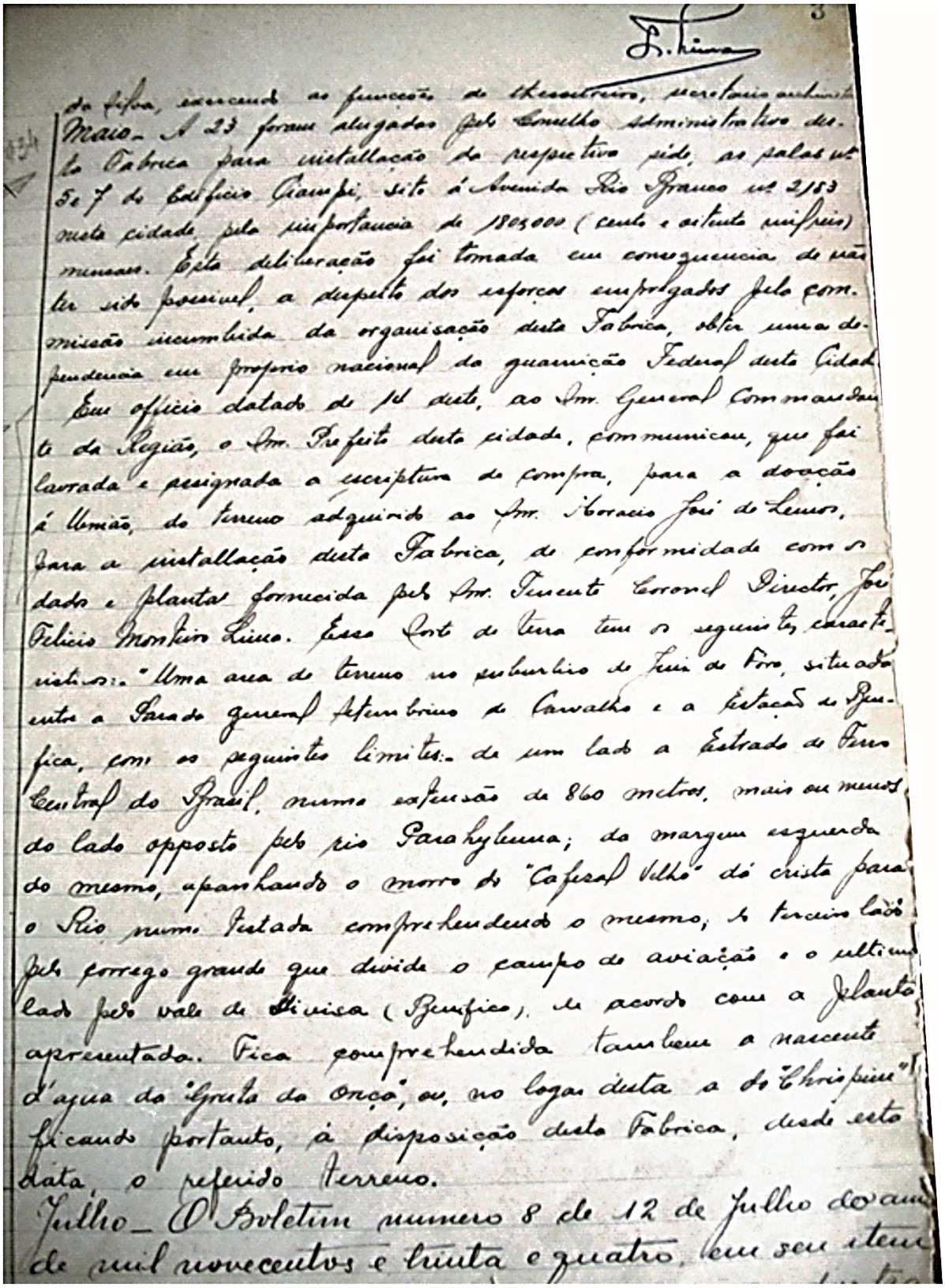
3ª Subacção

Nomes	Nº de Ordem	Classes	Dias de trabalho	Vencimentos diarios	Totaes a pagar	Observações
Manoel Soares	1	Mestre	36½	6000	159,000	
Bernardino Peralta	2	Conta [illegible]	34½	5000	132,500	
José Ferr.ª Pedregal	3		36½	3500	145,750	
José Ferr.ª da Silva	4	Canteiro	36½	3600	95,400	
Bonaventura Vieira	5		36½	3600	95,400	
Bernardino P. Souza	6		36½	3600	94,500	
Christiano Fredrico	7		33	3500	80,500	
Justino J.º Santos	8		33½	3600	93,700	
[illegible]	9		36½	3500	92,750	
[illegible]	10		36½	3600	95,400	
[illegible]	11		35½	3600	91,500	
Jag.ª Pr.ª Oliv.ª	12		36	3600	93,600	
Ant.º Dom.os Sabra	13		35½	3600	92,700	
Ant.º Pr.ª Soares	14		36½	3600	95,400	
M.el de Almada	15		36½	3600	95,400	
Bonaventura Mor.ª	16		36½	3600	94,500	
José Pinto Guedes	17		36½	3600	95,400	
Manoel Ferreira	18		35½	3500	81,375	
João da Silva	19		36½	3600	95,400	
Albino Barboza	20		35½	3600	91,800	
Luiz Santos Mor.ª	21		34½	3600	88,300	
Christovão Guedes	22		36½	3600	95,400	
M.el Pallilino	23		36½	3500	92,750	
Bento Souza	24		36½	3500	92,750	
M.el Morgado	25		36½	3500	92,750	
Jag.ª da P.ª Oliveira	26		36½	3400	90,100	
M.el Fran.co da P.ª	27		19	3600	68,400	
					2:622.625	

F. C. Cunha

Fonte: Arquivo Histórico Nacional – GIF-4I.

ANEXO N – Livro de Histórico da FEEA (1934, p. 3): descrição manuscrita da negociação entre a prefeitura, o Ministério da Guerra e o fazendeiro, José Horácio Lemos para efetivar a compra do terreno que foi construída a FEEA



3

F. Lima

da Silva, exercendo as funcções de thesoureiro, secretario archivista

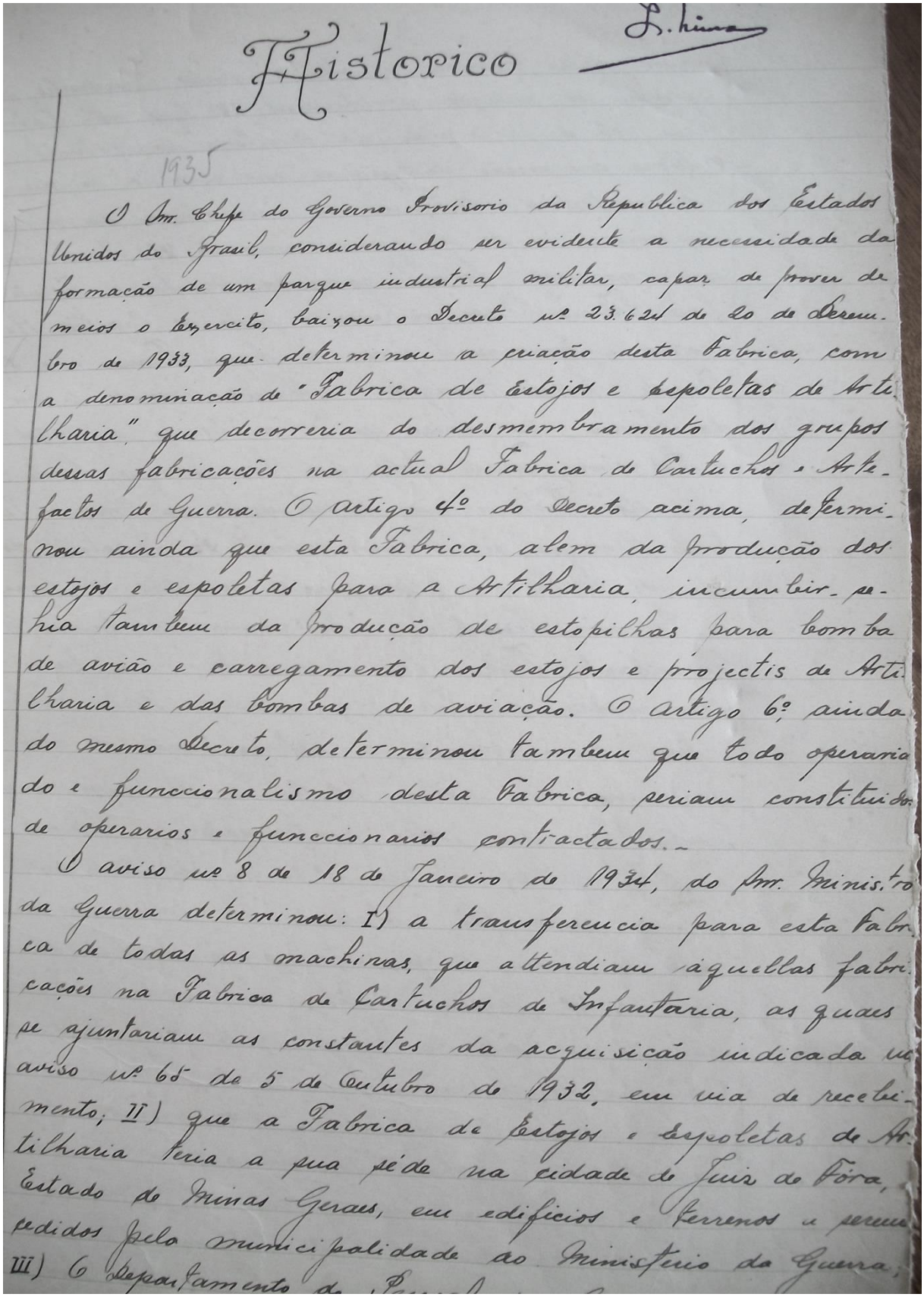
1934

Maio – A 23 foram alugadas pelo Conselho Administrativo desta Fabrica para installação da respectiva séde, as salas nº 5 e 7 do Edificio Ciampi, sito á Avenida Rio Branco nº 2153 nesta cidade, pela importancia de 180$000 (cento e oitenta mil reis) mensaes. Esta deliberação foi tomada em consequencia de não ter sido possivel, a despeito dos esforços empregados pela commissão incumbida da organisação desta Fabrica, obter uma dependencia em proprio nacional da guarnição Federal desta Cidade.

Em officio datado de 14 deste, ao Snr. General Commandante da Região, o Snr. Prefeito desta cidade, communicou, que foi lavrada e assignada a escriptura de compra, para a doação á União, do terreno adquirido ao Snr. Horacio José de Lemos, para a installação desta Fabrica, de conformidade com os dados e planta fornecida pelo Snr. Tenente Coronel Director, José Felicio Monteiro Lima. Essa Sorte de terra tem os seguintes caracteristicos: "Uma area de terreno no suburbio de Juiz de Fora, situado entre a Parada general Setembrino de Carvalho e a Estação de Benfica, com os seguintes limites: de um lado a Estrada de Ferro Central do Brasil, numa extensão de 860 metros, mais ou menos, do lado opposto pelo rio Parahybuna; da margem esquerda do mesmo, apanhando o morro do "Cafezal Velho" dá crista para o Rio numa testada comprehendendo o mesmo, do terceiro lado pelo corrego grande que divide o campo de aviação e o ultimo lado pelo vale de Divisa (Benfica), de acordo com a planta apresentada. Fica comprehendida tambem a nascente d'agua da "Gruta da Onça", ou, no logar desta a do "Chrispim" ficando portanto, á disposição desta Fabrica, desde esta data, o referido terreno.

Julho – O Boletim numero 8 de 12 de Julho do anno de mil novecentos e trinta e quatro, em seu item

ANEXO O – Livro de Histórico da FEEA (1935, p. 1): registro do decreto de criação da FEEA



Historico

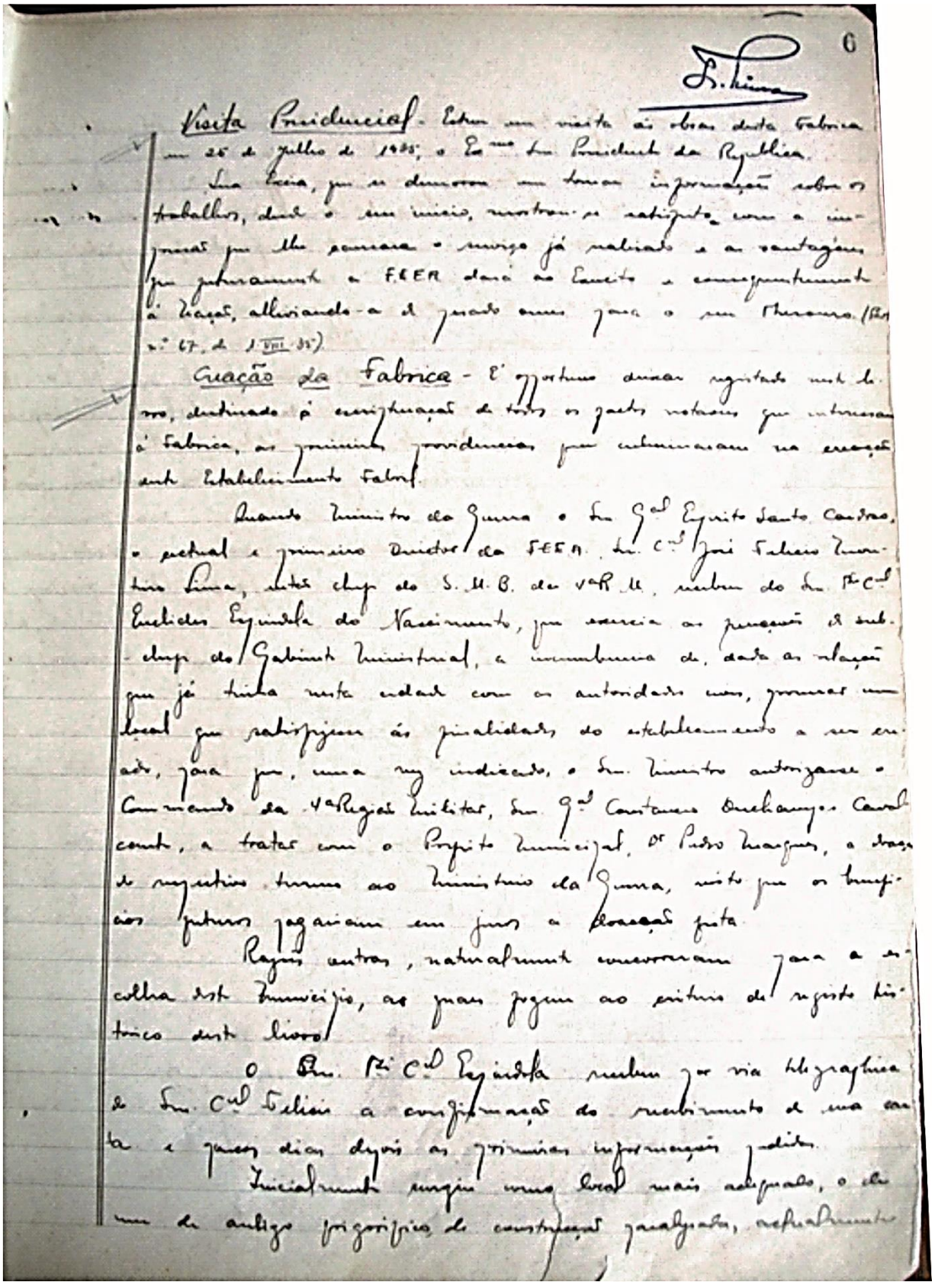
L. Lima

1935

O Sm. Chefe do Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brasil, considerando ser evidente a necessidade da formação de um parque industrial militar, capaz de prover de meios o Exercito, baixou o Decreto nº 23.624 de 20 de Dezembro de 1933, que determinou a criação desta Fabrica, com a denominação de "Fabrica de Estojos e Espoletas de Artilharia" que decorreria do desmembramento dos grupos dessas fabricações na actual Fabrica de Cartuchos e Artefactos de Guerra. O artigo 4º do Decreto acima, determinou ainda que esta Fabrica, alem da producção dos estojos e espoletas para a Artilharia, incumbir-se-hia tambem da producção de estopilhas para bomba de avião e carregamento dos estojos e projectis de Artilharia e das bombas de aviação. O artigo 6º ainda do mesmo Decreto, determinou tambem que todo operariado e funccionalismo desta Fabrica, seriam constituidos de operarios e funccionarios contractados.-

O aviso nº 8 de 18 de Janeiro de 1934, do Sm. Ministro da Guerra determinou: I) a transferencia para esta Fabrica de todas as machinas, que attendiam aquellas fabricações na Fabrica de Cartuchos de Infantaria, as quaes se ajuntariam as constantes da acquisição indicada no aviso nº 65 de 5 de Outubro de 1932, em via de recebimento; II) que a Fabrica de Estojos e Espoletas de Artilharia teria a sua séde na cidade de Juiz de Fóra, Estado de Minas Geraes, em edificios e terrenos a serem cedidos pela municipalidade ao Ministerio da Guerra; III) O Departamento de

ANEXO P – Livro de Histórico da FEEA (1935, p. 6): visita do Presidente Getúlio Vargas à Fábrica de Estojos e Espoletas de Artilharia



6

L. Lima

Visita Presidencial - Estiveram em visita às obras desta Fabrica em 25 de julho de 1935, o Exmo. Snr. Presidente da Republica.

Sua Excia, que se demorou em tomar informações sobre os trabalhos, desde o seu inicio, mostrou-se satisfeito com a impressão que lhe causara o serviço já realizado e as vantagens que futuramente a FEEA dará ao Exercito e consequentemente à Nação, alleviando-a de pesado onus para o seu Thesouro. (Bol. nº 67, de 1.VIII.35)

Creação da Fabrica - É opportuno deixar registado neste livro, destinado à escripturação de todos os factos notaveis que interessam à Fabrica, as primeiras providencias que culminaram na creação deste Estabelecimento Fabril.

Quando Ministro da Guerra o Snr. Gal. Espirito Santo Cardoso, o actual e primeiro Director da FEEA, Snr. Cel. José Felicio Monteiro Lima, então chefe do S.M.B. da 4ª R.M., recebeu do Snr. Tte. Cel. Euclides Espindola do Nascimento, que exercia as funcções de sub-chefe do Gabinete Ministerial, a incumbencia de, dada as relações que já tinha nesta cidade com as autoridades civis, procurar um local que satisfizesse ás finalidades do estabelecimento a ser creado, para que, uma vez indicado, o Snr. Ministro autorizasse o Commando da 4ª Região Militar, Snr. Gal. Constancio Duchamps Cavalcante, a tratar com o Prefeito Municipal, Dr. Pedro Marques, a doação de respectivo terreno ao Ministerio da Guerra, visto que os beneficios futuros pagariam em juros a doação feita.

Razões outras, naturalmente concorreram para a escolha deste Municipio, as quaes fogem ao criterio de registo historico deste livro.

O Snr. Tte. Cel. Espindola recebeu por via telegraphica do Snr. Cel. Felicio a confirmação do recebimento de uma carta e poucos dias depois as primeiras informações pedidas.

Inicialmente surgiu como local mais adequado, o de um de antigo frigorifico de construcção paralysada, actualmente

ANEXO Q – Publicações do sobre o Decreto nº. 23.624, de 20 de dezembro de 1933 nos Diários Oficiais dos dias 5 e 25 de janeiro de 1934, respectivamente

1931 e 21.598, de 5 de julho de 1932 pôr em disponibilidade, por conveniência do serviço e contar mais de dez (10) anos de serviço público federal Apolônio Metelo, mestre da Secção de Trabalhos de Madeira da Escola de Aprendizes Artífices do Estado de Mato Grosso, com os vencimentos que lhe competirem, nos têrmos da legislação vigente. A importância dêsses vencimentos será apurada, fixada e lançada em fôlha na competente repartição pagadora, mediante as formalidades estabelecidas nos arts. 265 a 267 do decreto n. 7.751, de 23 de dezembro de 1909, para os casos de aposentadoria, jubilação e reforma.

Rio de Janeiro 4 de dezembro de 1933, 112º da Independência e 45º da República.

GETULIO VARGAS.
Washington F. Pires.

—Por decreto de 2 de janeiro de 1934, foi tornado sem efeito o decreto que nomeou Francisco Pereira da Silva para exercer as funções de fiscal federal junto à Faculdade de Direito do Estado do Amazonas.

— Por outro de igual data foi promovido, por merecimento, a 3º oficial da Inspetoria de Águas e Esgotos, Luiz Felipe de Castro e Silva, 4º oficial da mesma Inspetoria.

— Por outros, ainda da mesma data, foram nomeados:

Luiz Gonzaga Marcondes dos Reis, 3º oficial da Inspetoria de Águas e Esgotos, para, nos têrmos do decreto n. 23.677, de 2 do corrente, exercer o cargo de 2º oficial da mesma Inspetoria.

Natal Palladini, para, em virtude de concurso e nos têrmos do art. 103 do regulamento aprovado pelo decreto número 20.865, de 28 de dezembro de 1931, exercer o cargo de professor catedrático da XV cadeira (Construção civil — Arquitetura) da Escola Politécnica da Universidade do Rio de Janeiro;

Engenheiro de minas e civil José Carlos Ferreira Gomes, para, em virtude de concurso e nos têrmos do art. 102 do regulamento aprovado pelo decreto n. 20.865, de 28 de dezembro de 1931, exercer o cargo de professor catedrático da XXV cadeira (Geologia, 2ª parte) — Geologia Estratigrafia e Paleôntologia) da Escola de Minas da referida Universidade;

Joaquim Lobo de Menezes, servente de 2ª classe do Hospital Nacional de Assistência a Psicopatas, para exercer as funções de sapateiro do mesmo hospital;

Vicência Vaz Ferreira, ecarregada de lavanderia, interina, do referido hospital, para exercer o cargo de encarregada de lavanderia;

Berta Mota, enfermeira-chefe, interina, para exercer o cargo de enfermeira-chefe do mesmo hospital;

Lília Barreto para exercer, interinamente e a partir de 22 de novembro do ano findo, o cargo de guarda de 2ª classe do Hospital Nacional da referida Assistência, durante o impedimento de Georgina de Jesús;

Rita Aires Wanderley, para exercer, interinamente e a partir de 1 de dezembro último, as funções de monitora de higiene infantil do Pavilhão Presidente Epitácio, da Colônia de Psicopátas — Mulheres — da referida Assistência, durante o impedimento de Laura Costa Melo;

Henrique Silva, mestre de oficina, interino, da secção de fabrico de calçados da Escola de Aprendizes Artífices no Estado de Goiaz, para exercer, em virtude de concurso, o cargo de mestre de oficina da secção de fabrico de calçados da mesma escola.

Alfredo Andrade, para exercer, em virtude de concurso, o cargo de mestre de oficina da secção de artes gráficas da Escola de Aprendizes Artífices, no Estado do Amazonas.

— Por outros de 2 do corrente, foram nomeados para exercerem, interinamente, em comissão, as funções de inspetor de estabelecimentos de ensino secundário:

No Distrito Federal:
Alberto Pôrto da Silveira e José Veríssimo da Costa Pereira.

No Estado da Paraíba:
Padre Abdon Pereira.
No Estado de Santa Catarina:
Aderbal Ramos da Silva.
No Estado de Minas Gerais:
Zama Maciel, durante o impedimento de Adélio Maciel.
No Estado de Sergipe:
Dr. Alencar Mota.
No Estado do Pará:
Teodósio Rosa Machado.

Ministério da Guerra

O Chefe do Govêrno Provisório da República dos Estados Unidos do Brasil, por decreto n. 23.624, de 20 de dezembro último, resolveu:

1º, desmembrar do Arsenal de Guerra do Rio de Janeiro e da Fábrica de Cartuchos e Artefatos de Guerra as fabricações de projetis, estôjos e viaturas;

2º, alterar a denominação de Fábrica de Cartuchos e Artefatos de Guerra, para Fábrica de Cartuchos de Infantaria;

3º, dispor sôbre outras fábricas, inclusive o pessoal, que será exclusivamente contratado.

Ministerio da Viação e Obras Públicas

Decretos de 29 de dezembro de 1933:

O Chefe do Govêrno Provisório da República dos Estados Unidos do Brasil:

Resolve conceder a Afonso Antônio da Rocha a aposentadoria que pediu, no cargo de carteiro da agência especial dos Correios e Telégrafos de Petrópolis, na jurisdição da D. R. do Rio de Janeiro, de acôrdo com o art. 121, letra *a*, da lei n. 2.924, de 5 de janeiro de 1915. (N. 23.607-33);

Resolve conceder a Messias Moreira a aposentadoria que pediu, no cargo de guarda-fios de 2ª classe do Departamento dos Correios e Telégrafos, de acôrdo com o art. 121, letra *a*, da lei n. 2.924, de 5 de janeiro de 1915. (N. 23.863-33);

Resolve conceder a Rosmindo Guimarães a aposentadoria que pediu, no cargo de carteiro de 2ª classe da D. R. dos Correios e Telégrafos do Pará, de acôrdo com o art. 121, letra *a*, da lei n. 2.924, de 5 de janeiro de 1915. (N. 23.684-33);

Resolve exonerar, a pedido, Washington de Barros Monteiro, do cargo de auxiliar de 2ª classe da D. R. dos Correios e Telégrafos de São Paulo. (N. 24.027-33);

Resolve exonerar, a pedido, Maria Santa Bezerra de Menezes, do cargo de agente do Correio de Milagres, na jurisdição da D. R. dos Correios e Telégrafos do Ceará. (N. 24.036-33);

Resolve exonerar, a pedido Carolina Alves Pinto, do cargo de agente do Correio de Paz de Taquaral, na jurisdição da D. R. dos Correios e Telégrafos de Ribeirão Preto. (N. 24 038-33);

Resolve exonerar Afonso Joffely do cargo de auxiliar de 1ª classe da D. R. dos Correios e Telégrafos do Rio Grande do Norte, de acôrdo com o art. 8, parágrafo único, do decreto n. 19.576, de 8 de janeiro de 1931, visto haver aceitado outro cargo público. (N. 22.197-33);

Resolve exonerar Caeté de Medeiros do cargo de auxiliar de 3ª classe, interino, da D. R. dos Correios e Telégrafos de Pernambuco, por ter aceitado outro emprego público;

Resolve remover, por permuta, a ajudante da agência postal telegráfica de Itajubá, Maria Antonieta Belloni para igual cargo na agência postal-telgráfica de Caxambú, ambas no Estado de Minas Gerais. (N. 23.854-33.)

Resolve remover, por permuta, o ajudante da agência postal-telegráfica de Caxambú, José Antônio do Nascimento, para igual cargo na agência postal-telgráfica de Itajubá, ambas no Estado de Minas Gerais. (N. id.)

Resolve nomear Polfbio Coêlho para o cargo, que já exerce interinamente, de estafeta da agência do correio de Blumenau, na jurisdição da D. R. dos Correios e Telégrafos de Santa Catarina. (N. 24.410-33.)

Ministério da Agricultura

Por decreto de 30 de novembro do ano próximo findo, foi exonerado, a pedido, do cargo, em comissão, de diretor do Ensino Agronomico, o chefe da 1ª secção-técnica da mesma diretoria, agrônomo Alvaro Simões Lopes.

— Por decretos de 2 do corrente, foram nomeados:

Matilde Daniels Rocha, para exercer, interinamente, o cargo de escrevente-dáctilógrafa, da Inspetoria Regional em São Paulo, da Diretoria de Defesa Sanitária Animal, da Diretoria Geral de Indústria Animal;

O assistente-técnico da Diretoria de Águas, da Diretoria Geral de Produção Mineral, engenheiro civil, Adozindo

Ministério da Guerra

Os pedidos de assinatura oficial devem ser anualmente renovados, por intermédio do respectivo ministério com a devida antecedência, de modo a evitar-se a suspensão da remessa.

Os assinantes por desconto em fôlha deverão vir, também anualmente, por intermédio das respectivas repartições pagadoras.

As assinaturas pagas por 6 meses serão suspensas em 1 de julho e 1 de janeiro.

Vide — Expediente — na primeira página.

Requerimentos despachados pelo Chefe do Govêrno Provisório:

Edgard de Albuquerque Alves Máia, capitão, pedindo ser mandado á Europa par estudar artilharia anti-aérea. — Aguarde oportunidade. Em 22 de janeiro de 1934.

Walter Prestes, 1° tenente, pedindo promoção ao posto imediato. — Arquive-se. Em 22 de janeiro de 1934.

EXPEDIENTE DO SR. MINISTRO

Por despacho de 22 do corrente:

Foi designado o 2° sargento João yManuel de Farias, monitor de educação física do Curso de Sargentos da Escola de Engenharia, em substituição ao 2° dito Leoveral Moreira Neves.

— Por outros de 23 do mesmo mês:

Foi transferido o 2° tenente da arma de aviação Abel Veríssimo de Azambuja de subalterno do 5° para o 3° regimento de aviação.

Foi declarado ser por conveniência absoluta do serviço o estágio do major Alberto Prado de Oliveira no estado maior da 4ª região militar.

Foram designados: o major Nicanor Gonçalves de Sousu, adjunto do Estado Maior do Exército; o 1° sargento reformado Gregório Pereira guarda do Depósito Regional da Diretoria do Material Bélico.

Foi dispensado, a pedido, o tenente coronel José Neri Eubank da Câmara do professor da 3ª aula do 3° ano da Escola Militar Provisória.

Dia 17 de janeiro de 1934

Ao Sr. ministro da Fazenda, pedindo providências para que:

Pelo Tesouro Nacional, seja restituida ao general de divisão reformado Abrilino de Abreu, a quantia de réis 2063600 que lhe foi cobrada a mais no período de julho de 1922 a dezembro de 1924, a título de mensalidades para o montepio militar. (Av. n. 56).

A' conta da verba 10ª Serviço de Veterinária — Consignação Material — Material de consumo — n. 3 Ferragens, etc., do orçamento dêste Ministério para 1933, sejam anulados os quantitativos de massas e ferragens para animais, concedidos ás sedes das Regiões Militar, quando o deveriam ser ás unidades, devendo ser postas á disposição de outras Delegacias Fiscais nos Estados em seguida mencionadas, as quantias que também se mencionam, cuja distribuição total foi solicitada para o 1 e 2° semestres, respectivamente, em avisos n. 920, de 4 de agôsto e 1.132, de 16 de setembro últimos, sendo: Do Paraná para a de Santa Catarina, réis 1:6388000; da Baía para a de Sergipe, 143$000; de Pernambuco para as do Ceará e Rio Grande do Norte, respectivamente, 975$000 e 429$000; do Pará para as do Maranhão, Piauí e Amazonas, respectivamente, 364$000, 533$000 e réis 65$000, afim de atender aos quantitativos fixados nas competentes tabelas, destinados aos dois referidos semestres. (Aviso n. 55).

A' conta da mesma verba, idem, idem n. 5 — Medicamentos, eac., também do orçamento de 1933, pelo mesmo motivo acima mencionado, sejam anuladas e transferidas na conformidade em seguida indicada, as importâncias cuja distribuição foi solicitada em aviso 280, de 20 de julho último, afim de atender aos quantitativos do 1° êmestre de 1933, sendo: Do Pará para o Maranhão, Piauí e Amazonas, respectivamente, 70$000, 102$500 e 12$500; da Baía para Sergipe, 27$500; do Paraná para Santa Catarina, 315$000, tudo para ocorrer aos quantitativos fixados na tabela competente para o 1° semestre de 1933. (Aviso n. 53).

Ao Sr. chefe do Departamento do Pessoal da Guerra, declarando que do saldo da verba 8ª — Serviço de Intendência — Consignação Material Diversas despesas — 18 Abastecimentos dágua, etc., do orçamento dêste Ministério para o exercício de 1933, é transferida para o n. 16 Despesas de automóveis, etc. — da citada sub-consignação — Diversas despesas, a importancia de 2:000$000. (Aviso n. 27).

Ao Sr. delegado fiscal do Tesouro Nacional na Paraíba, restituindo o ofício do mesmo delegado referente ao aforamento pretendido por Flávio Ribeiro Coutinho, de terrenos de marinha e de mangue situados em Grajaú, município de Santa Rita, no mesmo Estado, para que pelo interessado seja satisfeita a exigência constante do aviso n. 229, de fevereiro de 1931, do Ministério da Guerra ao da Fazenda. (Aviso n. 54).

Dia 18 de janeiro de 1934

— Ao Sr. chefe do Departamento do Pessoal da Guerra:

Declarando: que fica aprovada a fixação e distribuição dos enfermeiros dos hospitais e estabelecimentos militares, em 1934, da seguinte forma: Hospital Central do Exercito, um sargento ajudante, oito primeiros sargentos, doze segundos sargentos e treze terceiros sargentos. Pavilhão de isolamento do H. C. E., um 1° sargento, quatro segundos sargentos e três terceiros sargentos. Hospitais de 1ª classe, tres sargentos ajudantes, seis primeiros sargentos, seis segundos sargentos e nove terceiros sargentos. Hospitais de 2ª classe: cinco sargentos ajudantes, cinco primeiros sargentos, cinco segundos sargentos e dez terceiros sargentos. Hospitais de 3ª classe: dez primeiros sargentos, dez segundos sargentos e dez terceiros sargentos. Depósito de Convalecentes de Campo Belo: u mprimeiro sargento, um segundo sargento e dois terceiros sargentos e dois terceiros sargentos. Sanatório Militar de Itatiáia: um primeiro sargento, um segundo sargento edois terceiros sargentos. — Policlínica Militar: um primeiro sargento, um segundo sargento e quatro terceiros sargentos. Posto Médico da Vila Militar: um segundo sargento e quatro terceiros sargentos. Escola Militar: um segundo sargento e um terceiro sargento. Escola de Aviação Militar: um segundo sargento e um terceiro sargento. Colégios Militares: três terceiros sargentos, cada Colégio. Fábricas de Pólvora sem Fumaça, de Cartuchos e Artefátos de Guerra, de Pólvora da Raiz da Serra, de Projetis de Artilharia e de Material contra Gazes: um terceiro sargento, cada Fábrica. Arsenal de Guerra do Rio de Janeiro: um terceiro sargento. Arsenal de Guerra do Rio Grande do Sul: um terceiro sargento. As vagas de enfermeiros óra existentes noshospitais e estabelecimentos militares e ás que se verificarem posteriormente, só serão preenchidas á proporção que foram incluídos no Quadro os alunos matriculados na Escola de Aplicação do Serviço de Saúde do Exército e aprovados ao concluirem o curso. (Aviso número 29);

Julgando procedentes as alegações de crença religiosa apresentadas por Paulo Zoller, residente em Campo Alegre, Santa Catarina, por onde foi alistado na classe de 1912 e isentando-o do serviço militar, visto pertencer á Congregação dos Padres do Sagrado Coração. (Aviso n. 30).

— A Sr. comandante da 5ª Região Militar, autorizando-o a entrar em acôrdo com o Govêrno do Estado do Paraná, relativamente á troca solicitada pelo respectivo interventor federal, de uma área de 23.200 metros quadrados de terrenos do Aú, ocupada pelo Ministério da Guerra, por outra medindo 1.331.000 metros quadrados situada nos arredores de Curitiba, visto prestar-se além de uma linha de tiro a ser ali instalada, para o campo de invernada do 15° B. C., porém, á condição de ser feita a título definitivo e não precário a doação do terreno proposto em troca pelo que está de posse êste Ministério. (Aviso n. 4).

Ministério da Guerra — Rio de Janeiro, 18 de janeiro de 1934 — N. 5. — Sr. diretor do Material Bélico:

I — O decreto n. 23.624 de 20 de dezembro de 1933, alterando a constituição da Fábrica de Cartuchos e Artefatos de Guerra, com o desmembramento do Grupo e Secção de fabricação e carregamento de estojos e espoletas de artilharia, fez especializar a produção da Fábrica.

II — Dispõe o artigo 6° do citado decreto que essa Fábrica passa a se denominar Fábrica de Cartuchos de Infantaria (F. C. I.).

III — Em correlação á sua produção especializada, fica criado nessa Fábrica (F. C. I.) um grupo de fabricação de munição para armas de porte e caça, com direção técnica própria e independente e com operários exclusivamente contratados.

IV — Esse grupo é subordinado á Direção administrativa da F. C. I. e participará da assistência dos Serviços Auxiliares e terá escrituração á parte.

V — Atendidas as necessidades do Exercito o Grupo desenvolverá sua atividade enquadrado nas disposições contidas no decreto n. 19.706 de 14 de fevereiro de 1931.

VI — As fabricações da F. C. I. extintas pelo decreto n. 23.624 de 20 de dezembro de 1933, não devorão ser alteradas no programa de produção do corrente ano em vista da fase de cons-

truções e organização da F. E. E. A., entretanto não seja isso motivo para que deixem de ser transferidas máquinas que as novas instalações exigirem com oportunidade. — General *Espirito Santo Cardoso.*

—

Ministério da Guerra — Rio de Janeiro, 18 de janeiro de 1934 — N. 6.

Sr. diretor do Material Bélico:

I — O decreto n. 23.624 de 20 de dezembro de 1933, creou a Fábrica de Canos e Sabres para Armamento Portatil (F. C. S. A. P.).

Está no programa do desenvolvimento da nossa indústria militar depreendido dos avisos n. 67 de 9 de outubro de 1932 e n. 12 de 1 de fevereiro de 1933.

II — A Fábrica de Canos e Sabres para Armamento Portatil terá sua sede na cidade de Itajubá, Estado de Minas Geraes, em edificios e terrenos a serem doados pela Municipalidade ao Ministério da Guerra.

III — A maquinaria para fabricação de canos é a que consta da aquisição indicada no aviso n. 66 de 5 de outubro de 1932, e prestes a chegar; a maquinaria para fabricação de sabres é a que se encontra por instalar no Arsenal de Guerra do Rio de Janeiro, devendo ter lugar a transferência.

IV — A Fábrica será provida de energia elétrica procedente das Usinas de Bicas do Meio.

V — Tôdo operariado e funcionalismo da Fábrica será constituido de operários e funcionários contratados, nos têrmos do decreto acima referido.

VI — O Departamento do Pessoal da Guerra mandará servir nessa Fábrica, para os trabalhos de escrituração, quatro sargentos escreventes, de preferência os antigos amanuenses.

VII — A Fábrica de Canos e Sabres para Armamento Portátil fica sob a jurisdição da Diretoria do Material Bélico.

VIII — Uma comissão de oficiais com o caráter de Diretoria administrativa e técnica se incumbirá da sua organização e funcionamento inicial.

IX — Para constituir essa Comissão nomeio o major Fausto Neto de Albuquerque, sem prejuizo da comissão em que se encontra presentemente, capitão Antônio Carlos Belo Lisboa, 1º tenente Manuel Parmênio da Silva e 1º tenente Admar Pinto.

X — A Fábrica, emquanto não é elaborado o respectivo regulamento, se regerá pelo do A. G. R. J., no que lhe fôr aplicável.

XI — O comandante da 4ª R. M. providenciará no sentido de ser assegurado á Fábrica, oportunamente, o serviço de saúde, cumulativamente, e o serviço de segurança, pelo 4º B. E.

XII — O diretor deverá preliminarmente, de acôrdo com o comandante da Região, ultimar as negociações em Itajubá com as autoridades municipais sôbre a efetivação do doação acima referida, e em seguida formar o processo competente. — General *Espirito Santo Cardoso.*

—

Ministério da Guerra — Rio de Janeiro, 18 de janeiro de 1934 — N. 7.

Sr. diretor do Material Bélico:

I — O decreto n. 23.624 de 20 de dezembro de 1933, criou a Fábrica de Viaturas do Exercito. (F. V. E.).

Faz parte do programa de ampliação da nossa indústria militar desejado desde os avisos ns. 67 de 9 de outubro de 1932, e 12 de 1 de fevereiro de 1933.

II — A Fábrica de Viaturas para o Exercito terá sede na cidade de Curitiba, Estado do Paraná.

III — A Fábrica se instalará na antiga fábrica de fundição Iguassú, da Companhia Industrial Brasileira, pertencente ao Banco do Estado.

IV — E' extinta a Secção que tem a atribuição dêsse fabrico nos Arsenais de Guerra, nos termos do decreto citado.

V — Tôdo operariado e funcionalismo da Fábrica será constituido de operários e funcionários contratados, ainda nos termos do mesmo decreto.

VI — O Departamento do Pessoal da Guerra mandará servir nessa Fábrica, para os trabalhos de escrituração, quatro sargentos escreventes, de preferência os antigos amanuenses.

VII — A Fábrica de Viaturas para o Exercito fica sob a jurisdição da Diretoria do Material Bélico.

VIII — Uma comissão de oficiais com o caráter de Diretoria administrativa e técnica se incumbirá da sua organização e funcionamento inicial.

IX — Para constituir essa Comissão, nomeio o tenente coronel Carlos Germack Possolo, major Antônio Carneiro Pinto, capitão Manuel da Nóbrega e 1º tenente Cristovão Faustino da Silva.

X — A Fábrica, emquanto não é elaborado o respectivo regulamento se regerá pelo do A. G. R. J., no que lhe for aplicável.

XI — O comandante da 5, R. M. providenciará no sentido ser assegurado á Fabrica, por um dos corpos da guarnição de Curitiba, o serviço de saúde, cumulativamente, e o serviço de segurança.

XII — O diretor deverá preliminarmente, de acôrdo com o comandante da Região Militar, ultimar as negociações em Curitiba com as autoridades estaduais sôbre a efetivação da doação da Fábrica e sua maquinária e em seguida formar o processo competente.

XIII — Fica extinta a Comissão de Estudos de Viaturas, a que se refere o aviso n. 431, de 28 de maio de 1931.

IV — As fabricações dos Arsenais extintas pelo decreto n. 23.624, de 20 de dezembro de 1933, não deverão ser alteradas no programa da produção do corrente ano em vista da fase de orgunização da F. V. E.

General Espirito Santo Cardoso.

—

Ministério da Guerra — Rio de Janeiro, 18 de janeiro de 1934 — N. 8:

Sr. diretor do Material Bélico:

I — O decreto n. 23.624, de 20 de dezembro de 1933 criou a Fábrica de Estojos e Espoletas de Artilharia (F. E. E. A.)

é ainda o programa de distenção da nossa indústria militar manifestado com os avisos ns. 67 de 9 de outubro de 1932 e n. 12, de 1 de fevereiro de 1933.

II. A Fábrica de Estojos e Espoletas de Artilharia terá sua séde na cidade de Juiz de Fóra — Estado de Minas Gerais — em edificios e terrenos a serem doados pela municipalidade ao Ministério da Guerra.

III — Nos têrmos do decreto acima referido essa Fábrica além da produção dos estojos e espoletas para artilharia, incumbir-se-á tambem da produção de espoletas para bombas de aviação e carregamento dos estojos e dos projetis de artilharia e das bombas de aviação, desmembrando-se assim os grupos e secções dessas produções da Fábrica de Cartuchos e Artefatos de Guerra onde ficam considerados extintos.

IV — Em conseqüência, para a nova fábrica sejam transferidas todas as maquinas que atendiam aquelas fábricas, as quais se juntarão as constantes da aquisição indicada no aviso n. 65, de 5 de outubro de 1932, em via de recebimento.

V — Todo operariado e funcionalismo da Fábrica será constituido de operários contratados, ainda nos têrmos do mesmo decreto.

VI — O Departamento do Pessoal da Guerra mandará servir nessa Fábrica para os trabalhos de escrituração quatro sargentos escreventes de preferência os antigos amanuenses.

VII — A Fábrica de Estojos e Espoletas para Artilharia fica sob a jurisdição da Diretoria do Material Bélico.

VIII — Uma comissão de oficiais com o caracter de diretoria administrativa e técnica se incumbirá da sua organização e funcionamento.

IX — Para constituir essa comissão, nomeio diretor o tenente coronel José Felicio Monteiro de Lima e mais os capitães Hildebrando Moreira, Emanuel Graça de Araújo Franco e 1º tenente Antônio Henrique Almeida de Morais.

X — A Fábrica, emquanto não é elaborado o respectivo regulamento, se regerá pelo da então F. C. A. G. no que lhe for aplicável.

XI — O comandante da 4ª R. M. providenciará no sentido de ser assegurado á Fábrica oportunamente por um dos corpos da guarnição de Juiz de Fora o Serviço de Saúde cumulativamente e serviço de segurança.

XII — O diretor deverá preliminarmente, de acôrdo com o comandante da região ultimar as negociações em Juiz de Fóra com as autoridades municipais sôbre a efetivação da doação do terreno e edificios e em seguida formar o processo competente.

XIII — As fabricações da F. C. I., extintas pelo decreto 23.624, de 20 de dezembro de 1933, não deverão ser alteradas no programa de produção do corrente ano em vista da fase de construção e organização da F. E. E. A.

General Espirito Santo Cardoso.

EXPEDIENTE DO SR. DIRETOR

Dia 17 de janeiro de 1934

Distrito Federal, transmitindo para os

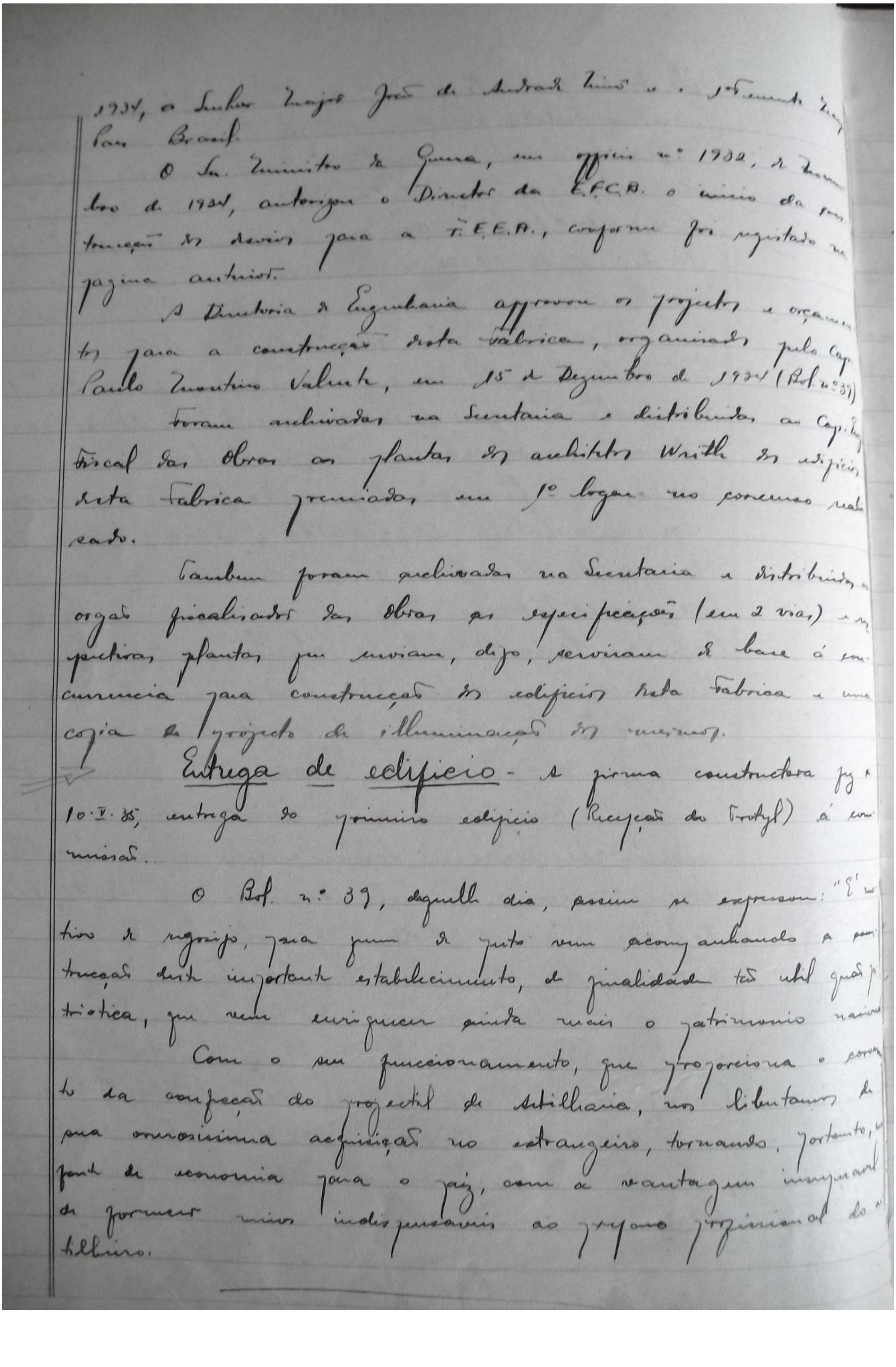
Ao Sr. diretor da Recebedoria do efeitos do Regulamento do Sêlo, o documento em que Donato Gonçalves Dias pede ao Sr. Chefe do Govêrno Provisório, pagamento de fornecimentos feitos ao Ministério da Guerra. (Of. n. 60.)

Dia 18

Ao Sr. delegado fiscal em S. Paulo, transmitindo para os efeitos do Regulamento do Sêlo, o requerimento em que Pedro Martins de Sousa e Silva, ex-segundo tenente em comissão, pede reinclusão e reforma. (Of. n. 78.)

— Ao Sr. delegado fiscal do Tesouro Nacional no Estado do Rio de Janeiro, transmitindo para os efeitos do Regulamento do Sêlo os requerimentos

ANEXO R – Livro de Histórico da FEEA (1935, p. 5, verso): registro da representatividade histórica da FEEA no contexto nacional



1934, o Senhor Major João de Andrade Lins e o 1º Tenente [illegible] Paes Brasil.

O Sr. Ministro da Guerra, em officio nº 1932, de Novembro de 1934, autorizou o Director da E.F.C.B. o inicio da construcção dos desvios para a F.E.E.A., conforme foi registado na pagina anterior.

A Directoria de Engenharia approvou os projectos e orçamentos para a construcção desta Fabrica, organizados pelo Cap. Paulo Monteiro Valente, em 15 de Dezembro de 1934 (Bol. nº 39)

Foram archivadas na Secretaria e distribuidas ao Cap. Eng. Fiscal das Obras as plantas dos architectos Writh dos edificios desta Fabrica premiados em 1º logar no concurso realizado.

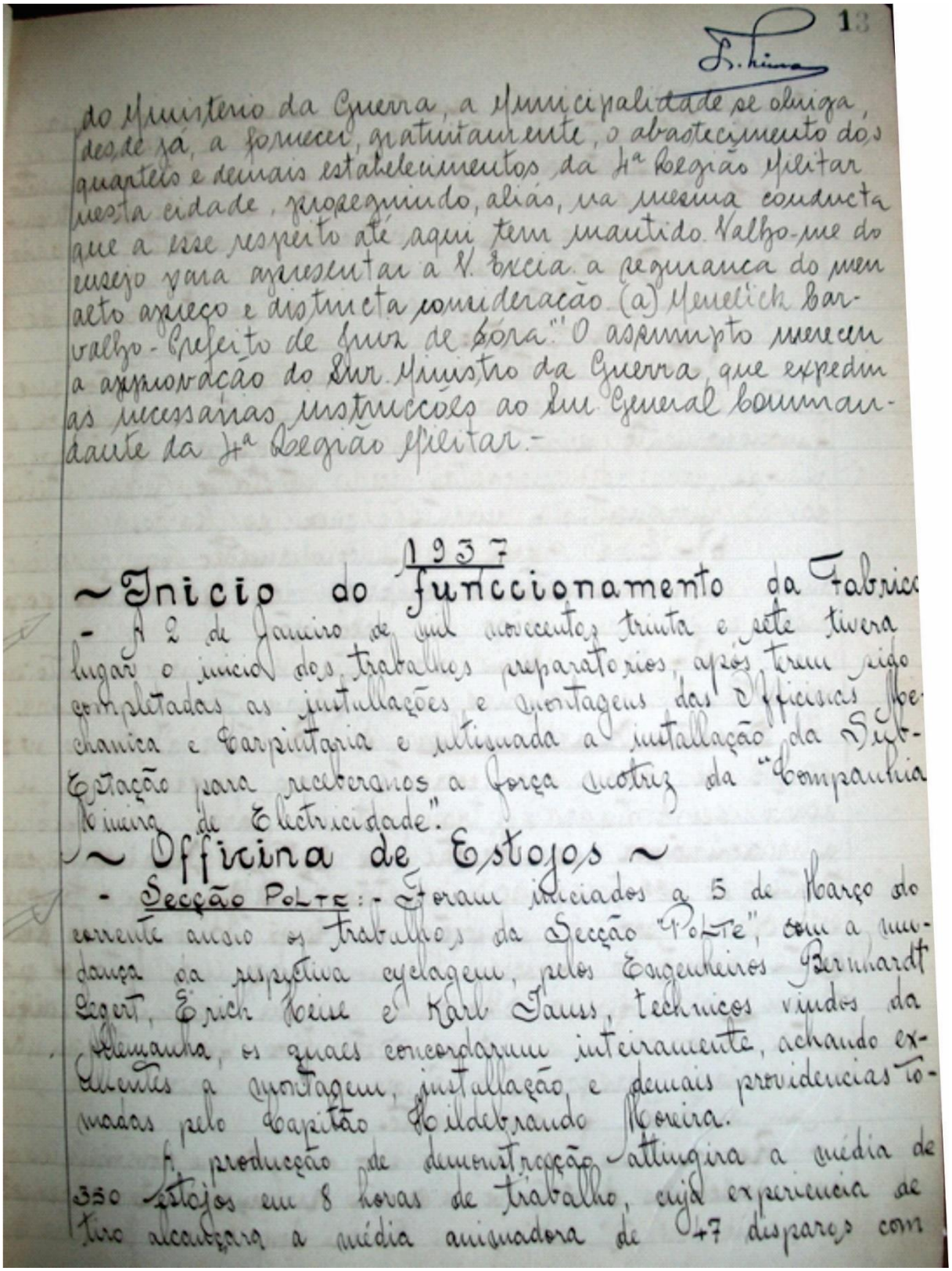
Tambem foram archivadas na Secretaria e distribuidas ao orgão fiscalisador das obras as especificações (em 2 vias) e respectivas plantas que serviam, digo, serviram de base á concurrencia para construcção dos edificios desta Fabrica e uma copia do projecto de illuminação dos mesmos.

Entrega de edificio - A firma constructora fez a 10.V.35, entrega do primeiro edificio (Recepção do Trotyl) á commissão.

O Bol. nº 39, daquelle dia, assim se expressou: "É motivo de regozijo, para quem de perto vem acompanhando a construcção deste importante estabelecimento, de finalidade tão util quão patriotica, que vem enriquecer ainda mais o patrimonio nacional.

Com o seu funccionamento, que proporciona o [illegible] da confecção do projectil de Artilharia, nos libertamos de sua onerosissima acquisição no estrangeiro, tornando, portanto, um ponto de economia para o paiz, com a vantagem inegualavel de fornecer meios indispensaveis ao preparo profissional do artilheiro.

ANEXO S – Livro Histórico da FEEA (1937, p. 13): registro do início das atividades da Fábrica de Estojos e Espoletas de Artilharia



13

do Ministerio da Guerra, a Municipalidade se obriga, desde já, a fornecer, gratuitamente, o abastecimento dos quarteis e demais estabelecimentos da 1ª Região Militar nesta cidade, prosseguindo, aliás, na mesma conducta que a esse respeito até aqui tem mantido. Valho-me do ensejo para apresentar a V. Excia. a segurança do meu alto apreço e distincta consideração (a) Menelick Barbalho - Prefeito de Juiz de Fóra." O assumpto mereceu a approvação do Snr. Ministro da Guerra, que expediu as necessarias instrucções ao Snr. General Commandante da 1ª Região Militar.-

1937

~ Inicio do Funccionamento da Fabrica

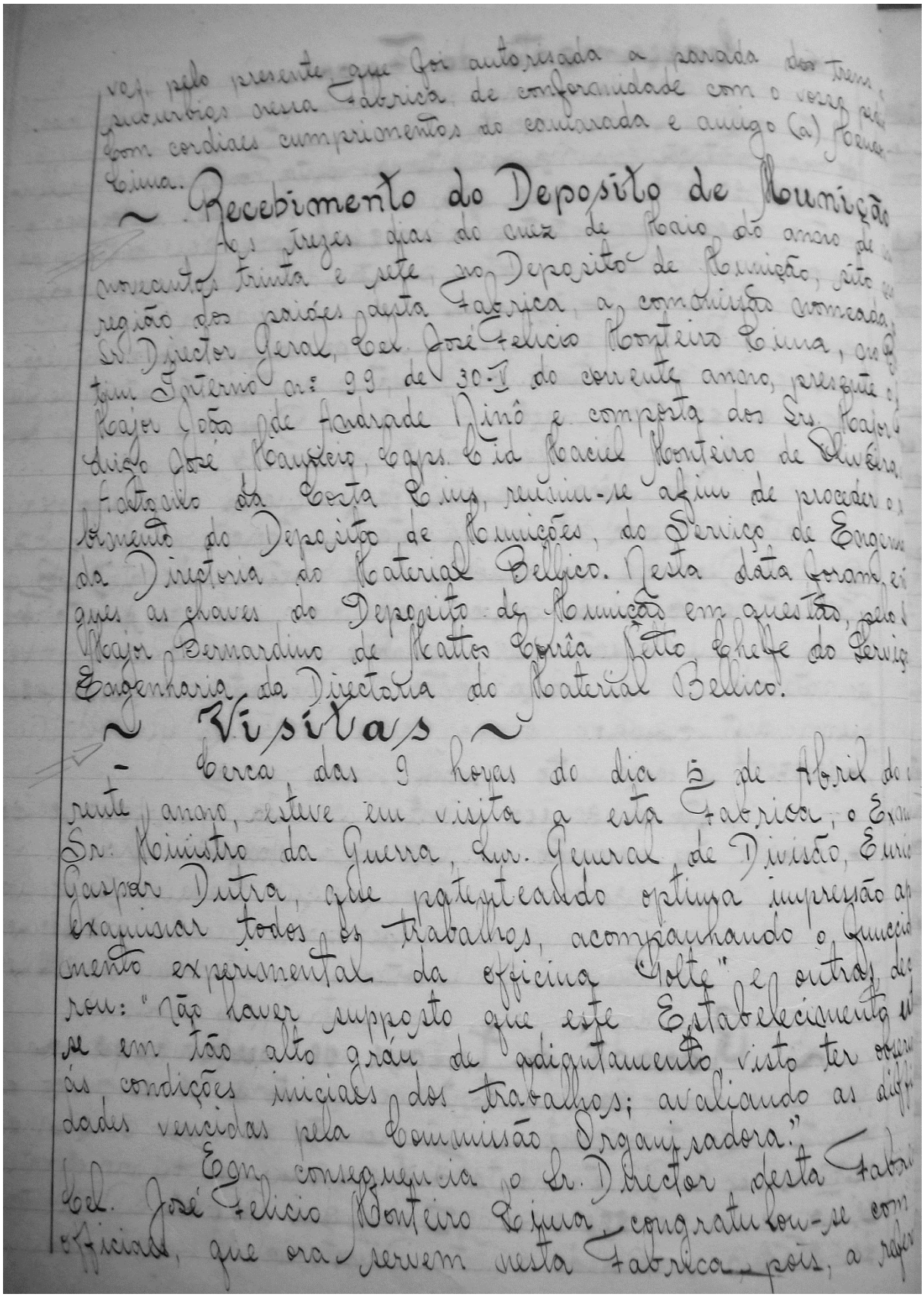
- A 2 de Janeiro de mil novecentos trinta e sete tivera lugar o inicio dos trabalhos preparatorios, após terem sido completadas as installações e montagens das Officinas Mecanica e Carpintaria e intimada a installação da Sub-Estação para recebermos a força motriz da "Companhia Mineira de Electricidade".

~ Officina de Estojos ~

- Secção Polte:- Foram iniciados a 5 de Março do corrente anno os trabalhos da Secção "Polte", com a mudança da respectiva cyclagem, pelos Engenheiros Bernhardt Egert, Erich Boese e Karl Fauss, technicos vindos da Allemanha, os quaes concordaram inteiramente, achando excellentes a montagem, installação e demais providencias tomadas pelo Capitão Heildebrando Moreira.

A producção de demonstração attingira a média de 350 estojos em 8 horas de trabalho, cuja experiencia de tiro alcançara a média animadora de 47 disparos com

ANEXO T – Livro Histórico da FEEA (1937, p. 17, verso): registro da visita do então Ministro da Guerra, Eurico Gaspar Dutra



vez, pelo presente, que foi autorisada a parada dos trens
suburbios nessa Fabrica, de conformidade com o vosso pedi
com cordiaes cumprimentos do camarada e amigo (a) Henri
Cima.

~ Recebimento do Deposito de Munição

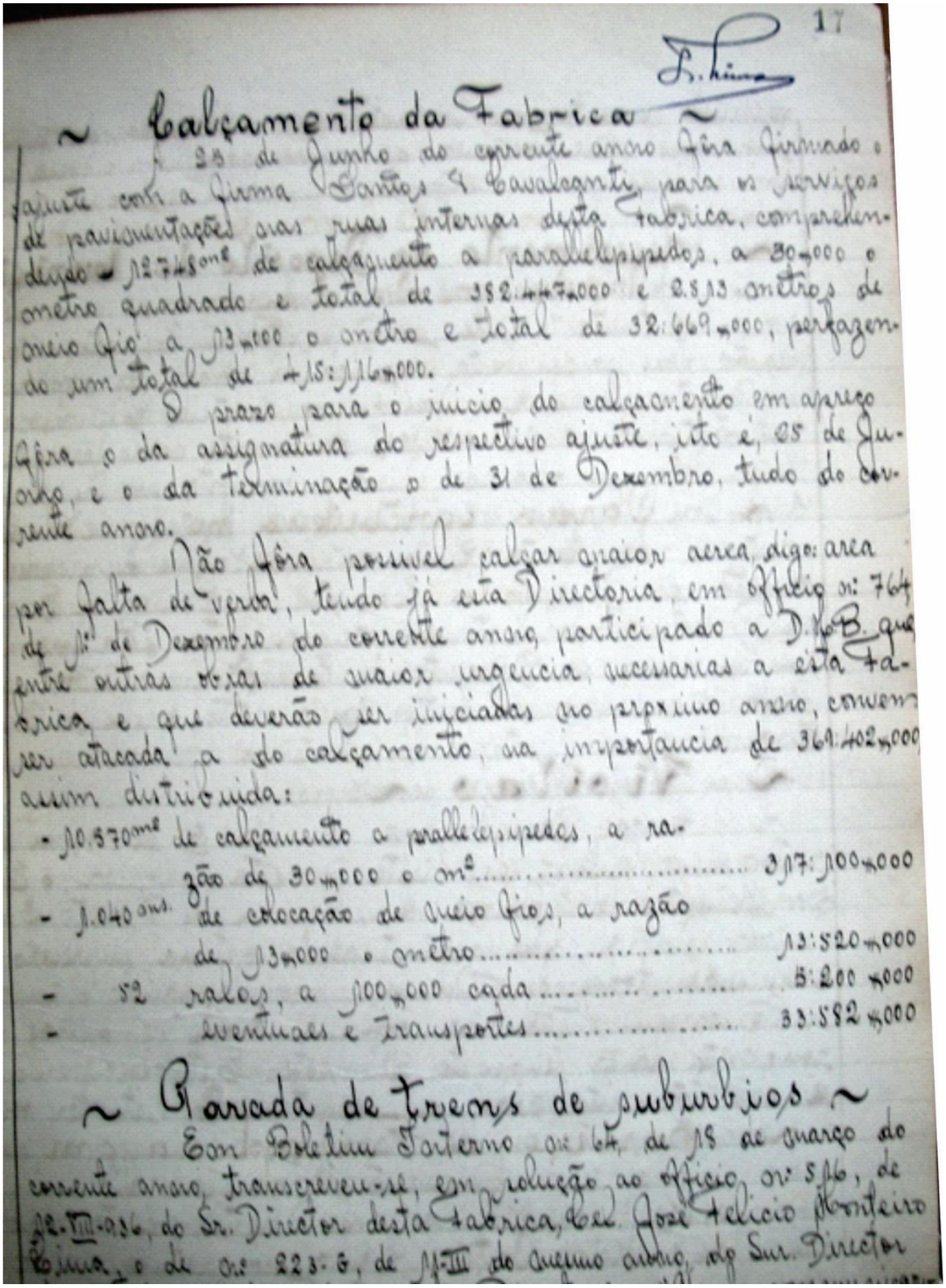
Aos trezes dias do mez de Maio do anno de
novecentos trinta e sete, no Deposito de Munição, sito
região dos paióes desta Fabrica, a commissão nomeada
Sr. Director Geral, Cel. José Felicio Monteiro Cima, no
tim Interno nº 99 de 30-V do corrente anno, presente o
Major João de Andrade Ninô e composta dos Srs. Major
Luiz José Mauricio, Caps. Cid Maciel Monteiro de Oliveira
Antonio da Costa Cins, reuniu-se afim de proceder o
bimento do Deposito de Munições, do Serviço de Engenha
da Directoria do Material Bellico. Nesta data foram en
gues as chaves do Deposito de Munição em questão, pelo
Major Bernardino de Mattos Corrêa Netto, Chefe do Serviço
Engenharia da Directoria do Material Bellico.

~ Visitas ~

Cerca das 9 horas do dia 5 de Abril do c
rente anno, esteve em visita a esta Fabrica, o Exmo
Sr. Ministro da Guerra, Snr. General de Divisão, Euric
Gaspar Dutra, que patenteando optima impressão ap
examinar todos os trabalhos, acompanhando o funccio
mento experimental da officina "Golte" e outras, de
rou: "Não haver supposto que este Estabelecimento es
se em tão alto gráu de adiantamento, visto ter observ
ás condições iniciaes dos trabalhos; avaliando as diffi
dades vencidas pela Commissão Organisadora."

Em consequencia o Sr. Director desta Fabri
Cel. José Felicio Monteiro Cima, congratulou-se com
officiaes, que ora servem nesta Fabrica, pois, a refer

ANEXO U – Livro Histórico da FEEA (1937, p. 17): registro da autorização da parada dos trens dos subúrbios na Fábrica



17

~ Calçamento da Fabrica ~

A 23 de Junho do corrente anno foi firmado o ajuste com a Firma Santos & Cavalcanti, para os serviços de pavimentação nas ruas internas desta fabrica, comprehendendo 12.748m² de calçamento a parallelepipedos, a 30$000 o metro quadrado e total de 382.440$000 e 2.813 metros de meio fio a 13$000 o metro e total de 32.669$000, perfazendo um total de 415:116$000.

O prazo para o inicio do calçamento em apreço foi o da assignatura do respectivo ajuste, isto é, 25 de Junho, e o da terminação o de 31 de Dezembro, tudo do corrente anno.

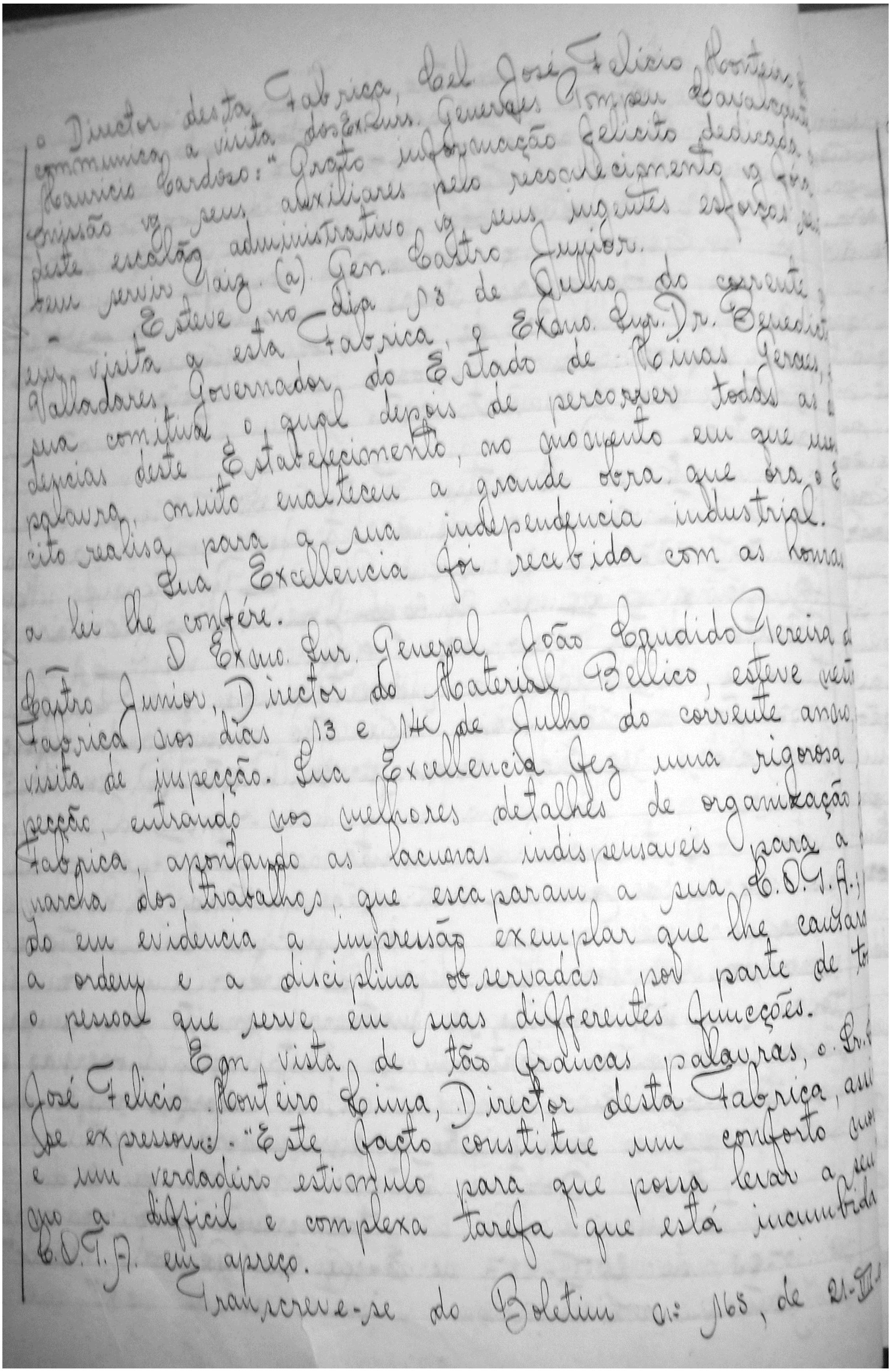
Não foi possivel calçar maior area, digo: area por falta de verba, tendo já esta Directoria em officio n: 764 de 1º de Dezembro do corrente anno participado a D.G.B. que entre outras obras de maior urgencia, necessarias a esta fabrica e que deverão ser iniciadas no proximo anno, convem ser atacada a do calçamento, na importancia de 369.402$000 assim distribuida:

- 10.370m² de calçamento a parallelepipedos, a razão de 30$000 o m².....317:100$000
- 1.040 mts. de colocação de meio fios, a razão de 13$000 o metro.....13:520$000
- 52 ralos, a 100$000 cada.....5:200$000
- eventuaes e Transportes.....33:582$000

~ Parada de trens de suburbios ~

Em Boletim Interno nº 64, de 18 de março do corrente anno, transcreveu-se, em solução ao officio nº 546, de 12-III-936, do Sr. Director desta fabrica, Cel. José Felicio Monteiro Lima, o de nº 223-G, de 11-III do mesmo anno, do Snr. Director

ANEXO V – Livro Histórico da FEEA (1937, p. 18, verso): registro da visita do Governador de Minas Benedicto Valadares e do General João Cândido Pereira



o Director desta Fabrica, Cel. José Felicio Monteiro ... communicou a visita dos Exmos. Generaes Pompeu Cavalcanti ... Mauricio Cardoso: "Grato informação felicito dedicação ... Commissão vg seus auxiliares pelo reconhecimento vg ... deste escalão administrativo vg seus ingentes esforços ... bem servir Paiz. (a) Gen. Castro Junior."

Esteve no dia 13 de Julho do corrente ... em visita a esta Fabrica o Exmo. Snr. Dr. Benedicto Valladares, Governador do Estado de Minas Geraes, ... sua comitiva, o qual depois de percorrer todas as ... dencias deste Estabelecimento, no momento em que ... palavra, muito enalteceu a grande obra que ora o E... cito realisa para a sua independencia industrial.

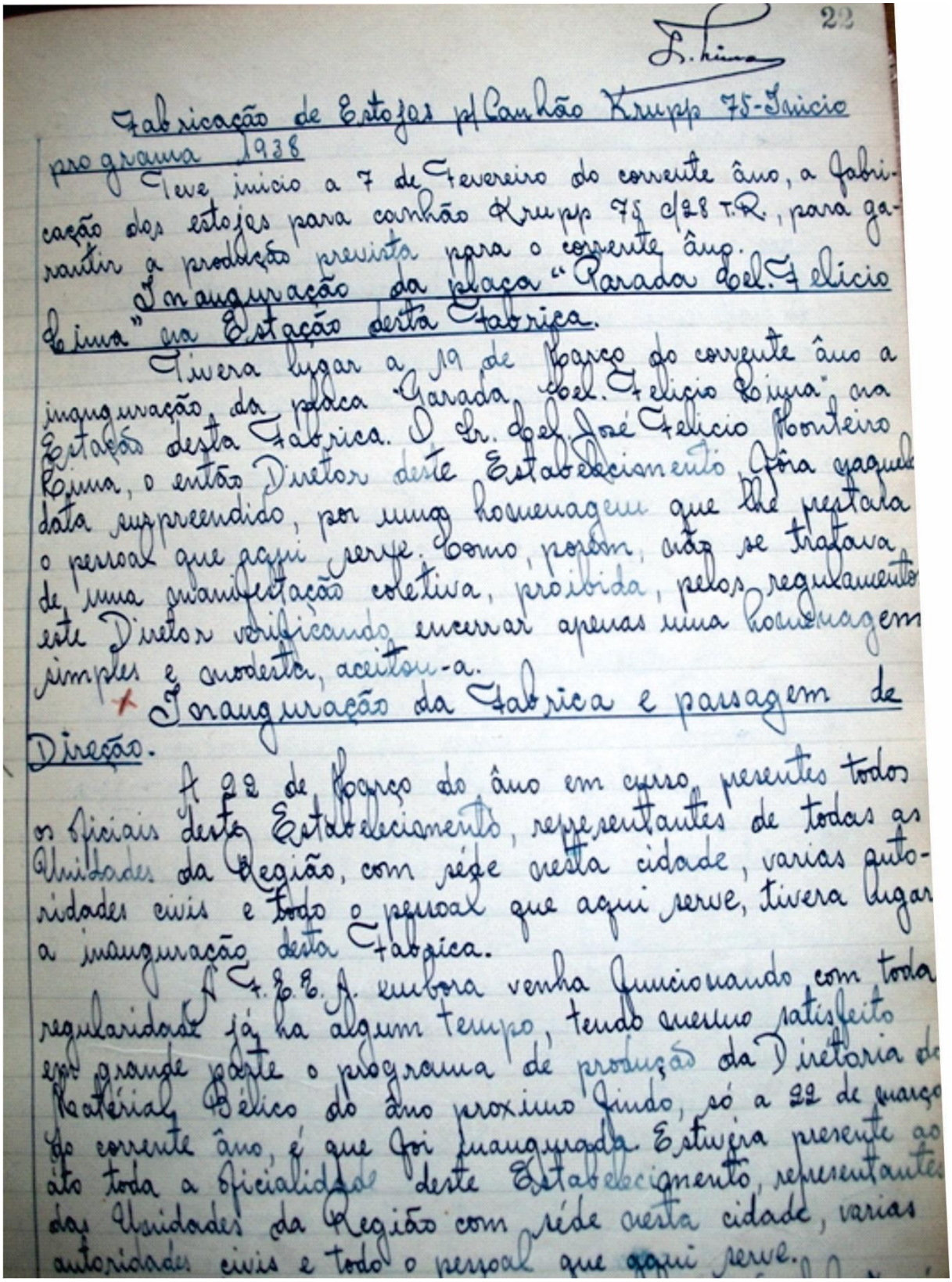
Sua Excellencia foi recebida com as honras ... a lei lhe confére.

O Exmo. Snr. General João Candido Pereira de Castro Junior, Director do Material Bellico, esteve ... Fabrica nos dias 13 e 14 de Julho do corrente anno, ... visita de inspecção. Sua Excellencia fez uma rigorosa ... pecção, entrando nos melhores detalhes de organização ... Fabrica, apontando as lacunas indispensaveis para a ... marcha dos trabalhos, que escaparam a sua C.O.G.A. ... do em evidencia a impressão exemplar que lhe causaram a ordem e a disciplina observadas por parte de to... o pessoal que serve em suas differentes funcções.

Em vista de tão francas palavras, o Sr. ... José Felicio Monteiro Lima, Director desta Fabrica, assim se expressou: "Este facto constitue um conforto ... e um verdadeiro estimulo para que possa levar a ... cabo a difficil e complexa tarefa que está incumbida C.O.T.A. em apreço.

Transcreve-se do Boletim n.º 165, de 21-VII...

ANEXO W – Livro Histórico da FEEA (1938, p. 22): registro da relação da disciplina militar no momento da inauguração da "Paradinha da FEEA"



22

L. Lima

Fabricação de Estojos p/Canhão Krupp 75-Inicio programa 1938

Teve inicio a 7 de Fevereiro do corrente âno, a fabricação dos estojos para canhão Krupp 75 c/28 T.R., para garantir a produção prevista para o corrente âno.

Inauguração da placa "Parada Cel. Telicio Lima" na Estação desta Fabrica.

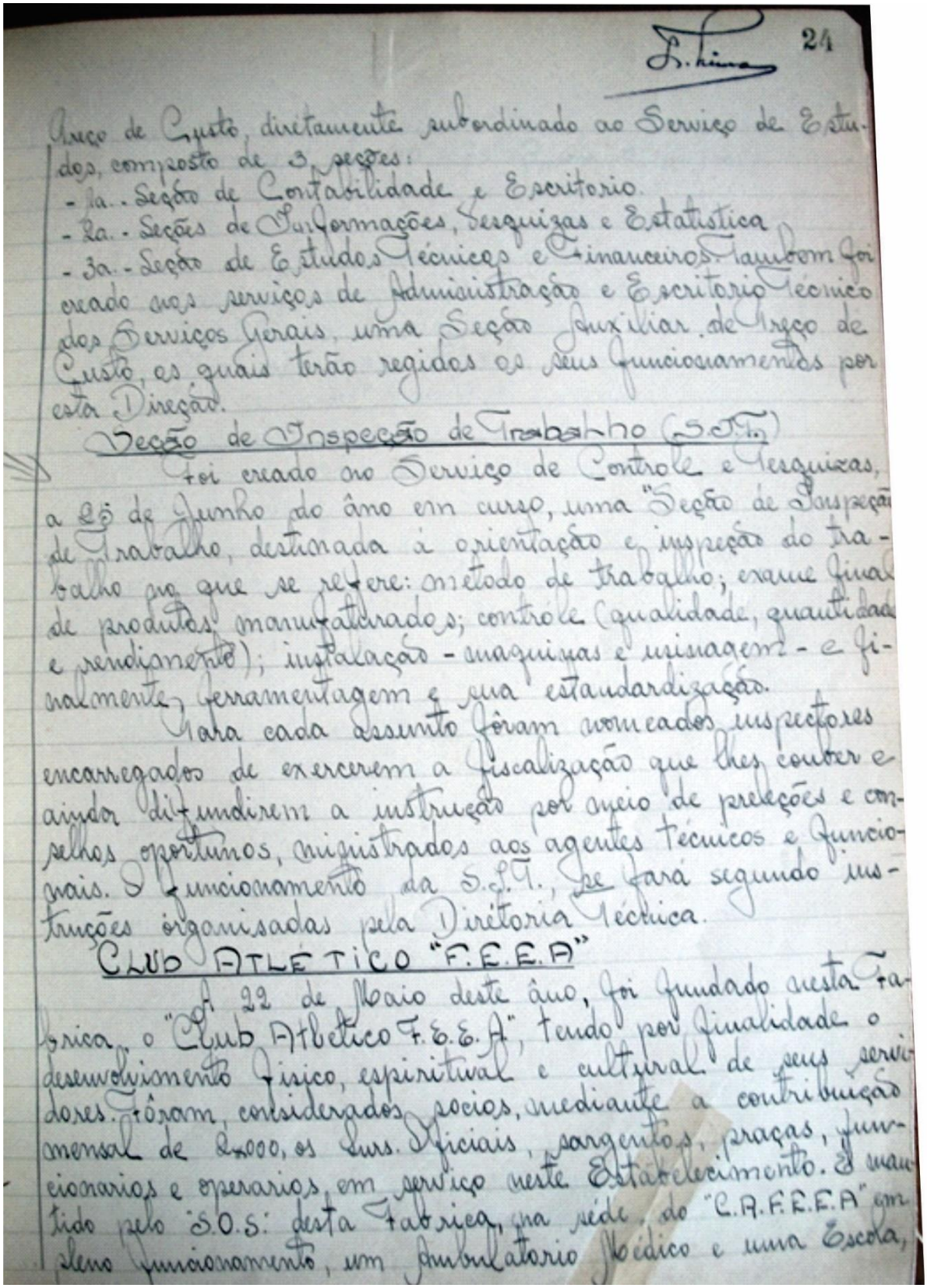
Tivera lugar a 19 de Março do corrente âno a inauguração da placa "Parada Cel. Telicio Lima" na Estação desta Fabrica. O Cr. Cel José Telicio Monteiro Lima, o então Diretor deste Estabelecimento foi agradavelmente surpreendido, por uma homenagem que lhe prestara o pessoal que aqui serve. Como, porém, não se tratava de uma manifestação coletiva, proibida, pelos regulamentos este Diretor verificando encerrar apenas uma homenagem simples e modesta, aceitou-a.

Inauguração da Fabrica e passagem de Direção.

A 22 de Março do âno em curso, presentes todos os Oficiais deste Estabelecimento, representantes de todas as Unidades da Região, com séde nesta cidade, varias autoridades civis e todo o pessoal que aqui serve, tivera lugar a inauguração desta Fabrica.

A F.F.E.A. embora venha funcionando com toda regularidade já ha algum tempo, tendo mesmo satisfeito em grande parte o programa de produção da Diretoria de Material Bélico do âno proximo findo, só a 22 de março do corrente âno, é que foi inaugurada. Estiveram presente ao ato toda a Oficialidade deste Estabelecimento, representantes das Unidades da Região com séde nesta cidade, varias autoridades civis e todo o pessoal que aqui serve.

ANEXO X – Livro Histórico da FEEA (1938, p. 24): registro da criação do Club Atlético FEEA



24

Serviço de Custo, diretamente subordinado ao Serviço de Estudos, composto de 3 seções:
- 1a. - Seção de Contabilidade e Escritorio.
- 2a. - Seções de Informações, Pesquizas e Estatistica
- 3a. - Seção de Estudos Técnicos e Financeiros. Tambem foi creado nos serviços de Administração e Escritorio Técnico dos Serviços Gerais, uma Seção Auxiliar de Serviço de Custo, os quais terão regidos os seus funcionamentos por esta Direção.

Seção de Inspeção de Trabalho (S.I.T.)

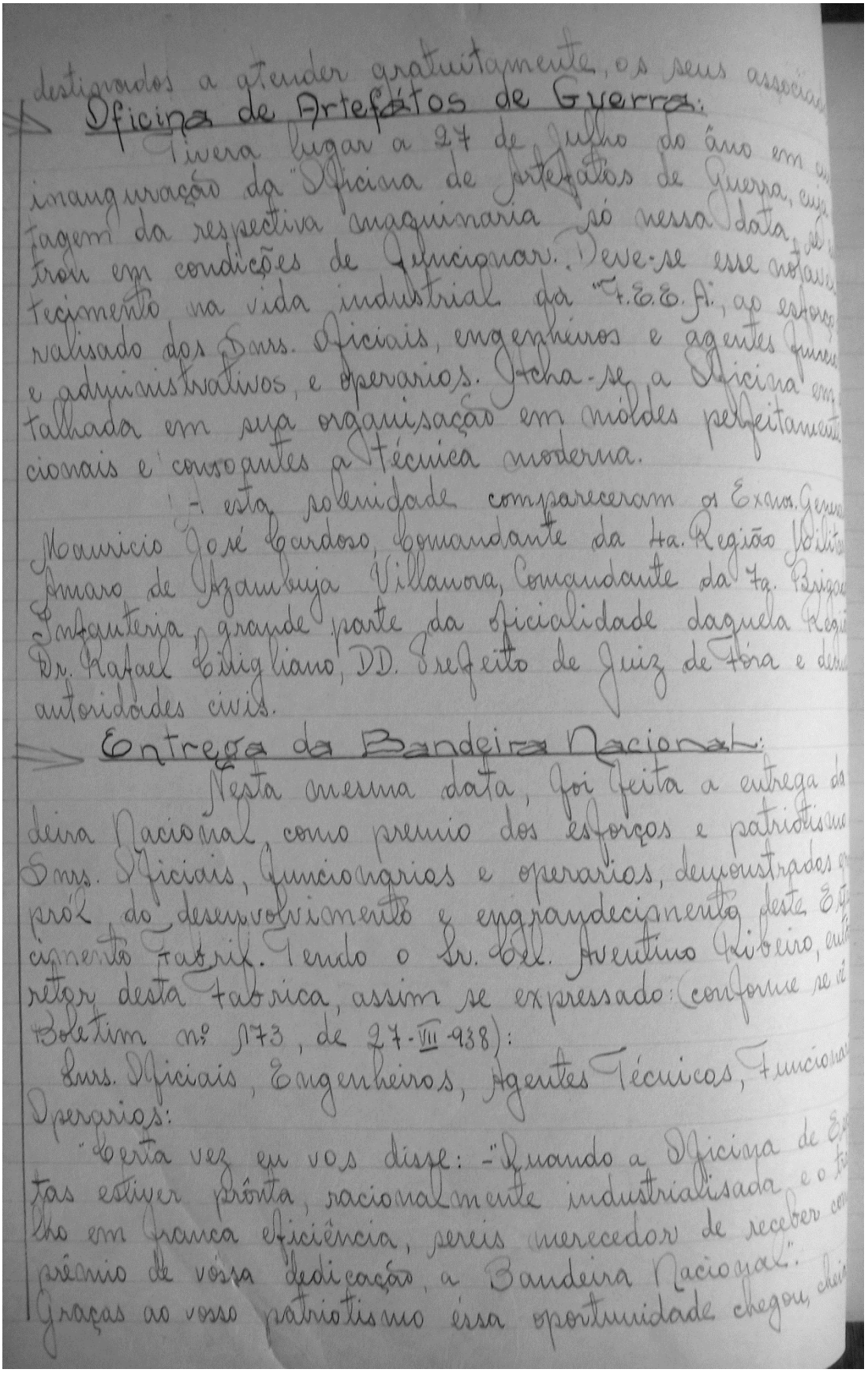
Foi creado no Serviço de Controle e Pesquizas, a 25 de Junho do âno em curso, uma "Seção de Inspeção de Trabalho, destinada à orientação e inspeção do trabalho no que se refere: ao método de trabalho; exame final de produtos manufacturados; controle (qualidade, quantidade e rendimento); instalação - maquinas e mirnagem - e finalmente, ferramentagem e sua estandardização.

Para cada assunto foram nomeados inspectores encarregados de exercerem a fiscalização que lhes couber e ainda difundirem a instrução por meio de preleções e conselhos oportunos, ministrados aos agentes técnicos e funcionais. O funcionamento da S.I.T., se fará segundo instruções organisadas pela Diretoria Técnica.

CLUB ATLÉTICO "F.E.E.A"

A 22 de Maio deste âno, foi fundado nesta Fabrica, o "Club Atletico F.E.E.A", tendo por finalidade o desenvolvimento fisico, espiritual e cultural de seus servidores. Foram, considerados socios, mediante a contribuição mensal de $000, os Srs. Oficiais, sargentos, praças, funcionarios e operarios em serviço neste Estabelecimento. E mantido pelo S.O.S. desta Fabrica, na séde do "C.A.F.E.E.A" em pleno funcionamento, um Ambulatorio Medico e uma Escola,

ANEXO Y – Livro Histórico da FEEA (1938, p. 24, verso e 25): discurso do Sr. Cel. Aventino Ribeiro



destinados a atender gratuitamente, os seus associados.

Oficina de Artefatos de Guerra:

Teve lugar a 27 de Julho do ano em curso a inauguração da "Oficina de Artefatos de Guerra", cuja montagem da respectiva maquinaria só nessa data, se achou em condições de funcionar. Deve-se esse notavel acontecimento na vida industrial da "F.E.E.F.", ao esforço conjugado dos Srs. Oficiais, engenheiros e agentes technicos e administrativos, e operarios. Acha-se a Oficina em questão montada em sua organisação em moldes perfeitamente racionais e consoantes a técnica moderna.

A esta solenidade compareceram os Exmos. Generaes Mauricio José Cardoso, Comandante da 4a. Região Militar, Amaro de Azambuja Villanova, Comandante da 7a. Brigada de Infanteria, grande parte da Oficialidade daquela Região, Dr. Rafael Sidigliano, DD. Prefeito de Juiz de Fóra e demais autoridades civis.

Entrega da Bandeira Nacional:

Nesta mesma data, foi feita a entrega da Bandeira Nacional, como premio dos esforços e patriotismo dos Srs. Oficiais, funccionarios e operarios, demonstrados em prol do desenvolvimento e engrandecimento deste Estabelecimento fabril. Tendo o Sr. Cel. Aventino Ribeiro, então reitor desta fabrica, assim se expressado (conforme se vê do Boletim nº 173, de 27-VII-938):

Srs. Oficiais, Engenheiros, Agentes Técnicos, Funccionarios e Operarios:

"Certa vez eu vos disse: - Quando a Oficina de Espoletas estiver prônta, racionalmente industrialisada e o fôr em franca eficiência, sereis merecedor de receber como prêmio de vossa dedicação, a Bandeira Nacional".

Graças ao vosso patriotismo essa oportunidade chegou, cheia

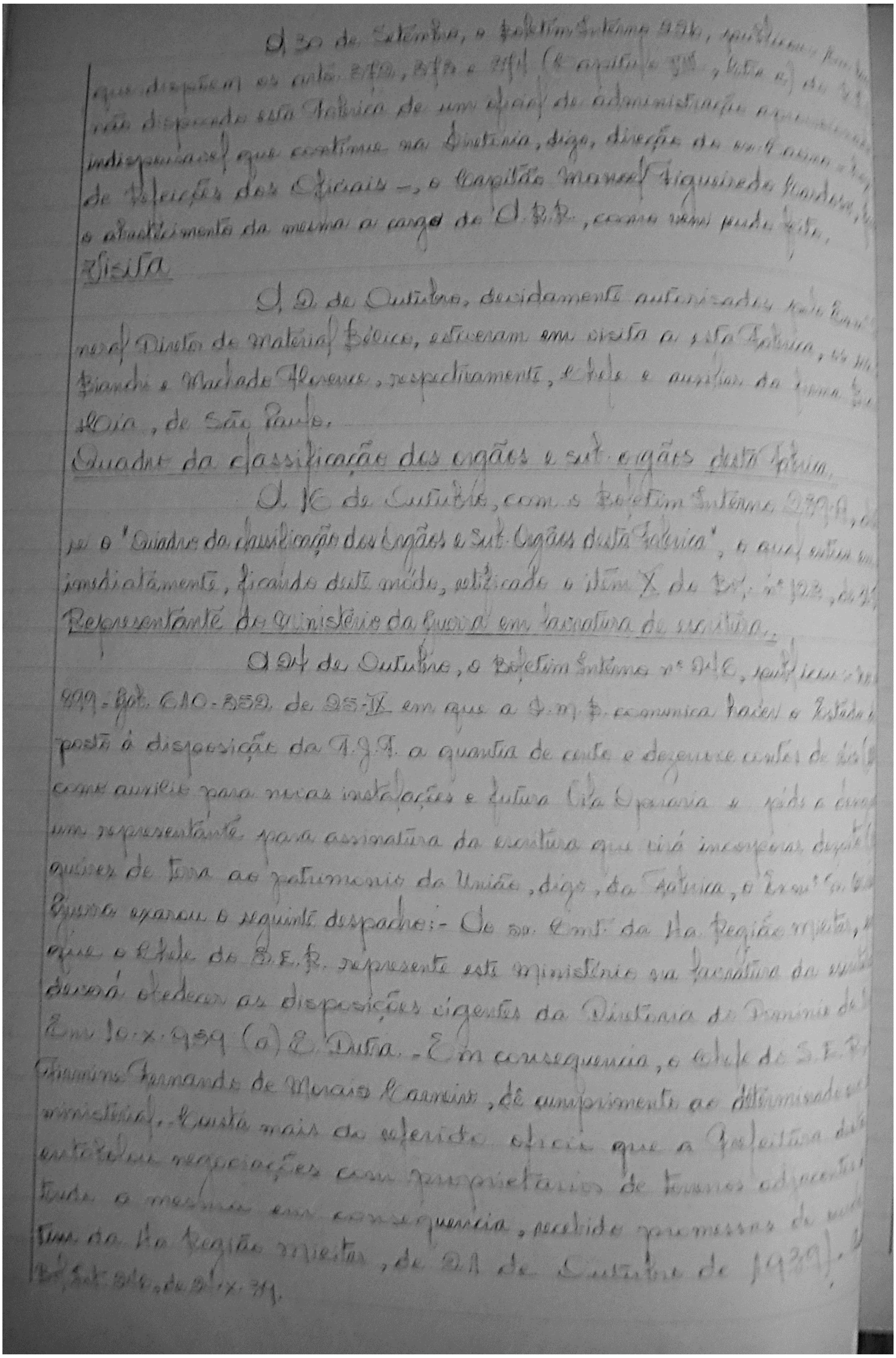
luzes e plena de bençans.
Que mais poderia vosso Diretor e amigo vos ofertar que excedesse em grandeza e em misticismo à nossa Bandeira, o "auri-verde pendão de nossa Terra" que é a propria Patria, que é o nosso Brasil! Linda Bandeira que envolve em suas dôbras as tradições longinquas da nacionalidade e que as conserva carinhosamente como simbolo que é de uma grande Patria! O ideal que ela inspira é a luz que ilumina os nossos passos, que anima os mais arrojados cometimentos; que lança os soldados nas arrancadas p'ra frente com esquecimento de si proprios e dos seus entes amados que deixou no lar saudoso!
Dois, obreiros da F.E.E.A. dignos de possui-la em vossa oficina, em vossos escritorios e vossos laboratorios porque, antes, já ela residia em vossos corações de patriotas! Ela é vossa! Guardai-a religiosamente e fazei-a tremular em vossas formaturas e jurai que sabereis cumprir vosso dever para engrandecimento e gloria do Brasil!"

Passagem de Direção

Tendo o Sr. Cel. Aventino Ribeiro, até então Diretor desta Fabrica, sido nomeado Chefe do Gabinete da Diretoria do Material Belico, por decreto de 24 de Junho do corrente ano, houve em 27 de Julho do mesmo ano, a passagem de Direção desta Fabrica daquele oficial ao Sr. Capitão Luiz Augusto Confucio, que assumiu, de acôrdo com as disposições regulamentares em rigôr, o cargo de Diretor Interino desta Fabrica.

Transcreve-se a seguir, do Bol. nº 173, de 27-VII-38, as palavras do Sr. Cel. Aventino Ribeiro, por ocasião desta cerimonia:
"Em razão do Decreto de 24 de Junho findo fui nomeado Chefe do Gabinete da Diretoria do Material Belico.
Passo, em consequencia, a Direção da F.E.E.A. ao Sr. Capitão Luiz Augusto Confucio, atual Fiscal Administrativo Interino. E,

ANEXO Z – Livro Histórico da FEEA (1939, p. 30, verso): Registro da "lavratura de escritura" para construção da vila operária



A 30 de Setembro, o Boletim Interno 226, [illegible] que dispõem os arts. [illegible] (Capitulo [illegible], letra a) do [illegible] não dispondo esta Fabrica de um oficial de administração [illegible] indispensavel que continue na Diretoria, digo, direção do [illegible] de Refeições dos Oficiais –, o Capitão Manoel Figueiredo [illegible], o abastecimento da mesma a cargo do S. R. R., como vem sendo feito.

Visita

A 2 de Outubro, devidamente autorisados pelo [illegible] neral Diretor de Material Bélico, estiveram em visita a esta Fabrica, os [illegible] Bianchi e Machado Florence, respectivamente, Chefe e auxiliar da firma [illegible] Oia, de São Paulo.

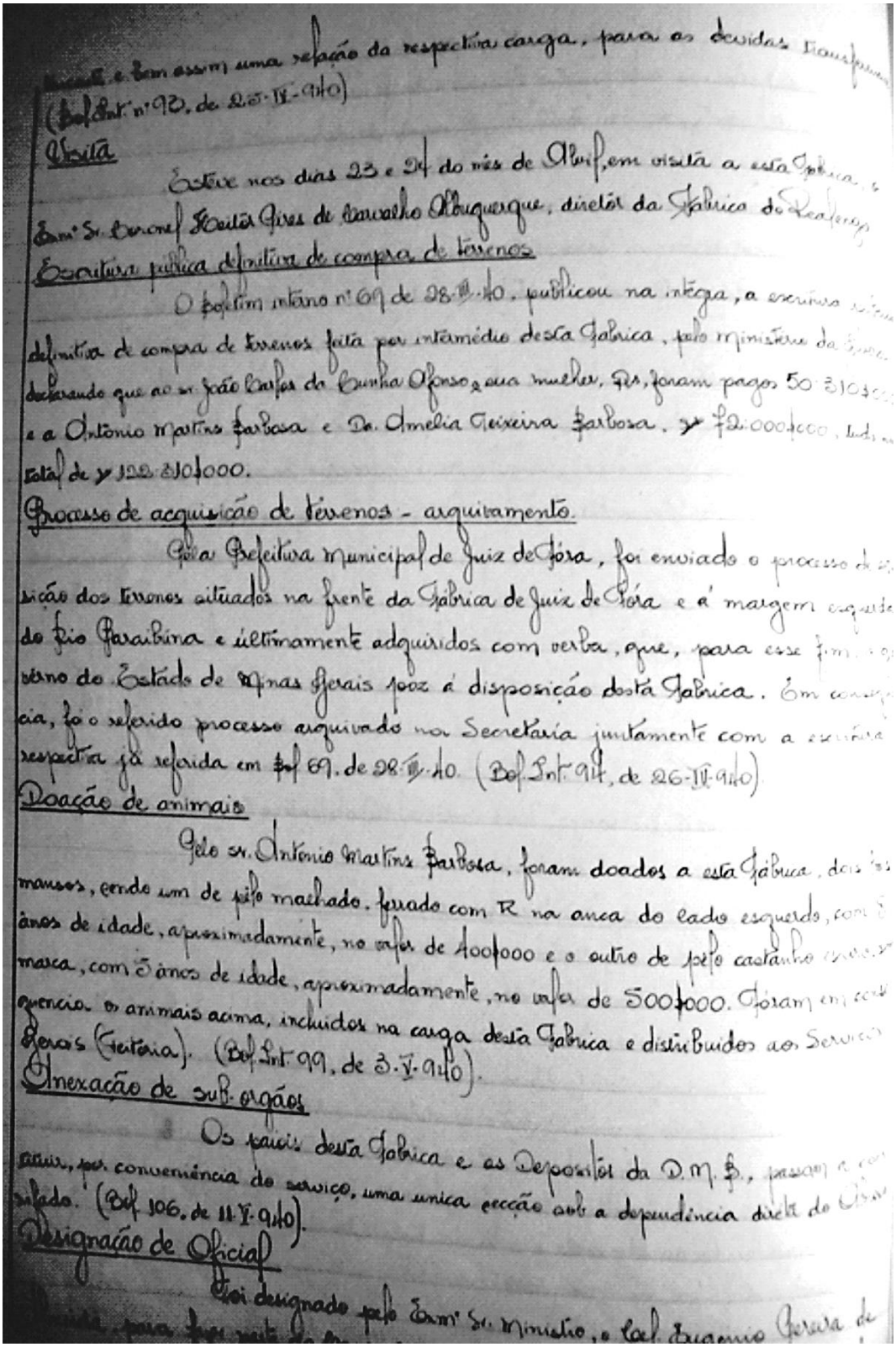
Quadro da classificação dos orgãos e sub-orgãos desta Fabrica.

A 16 de Outubro, com o Boletim Interno 239-A, [illegible] u o "Quadro da classificação dos Orgãos e Sub-Orgãos desta Fabrica", o qual entrou em [illegible] imediatamente, ficando deste modo, retificado o item X do B.I. nº 123, de [illegible]

Representante do Ministério da Guerra em lavratura de escritura.

A 24 de Outubro, o Boletim Interno nº 246, [illegible] 899-Gab. 610-352 de 25-IX em que a D. M. B. comunica haver o Estado [illegible] posto à disposição da F. J. F. a quantia de cento e dezeseis contos de reis [illegible] como auxilio para novas instalações e futura Vila Operaria e pede a [illegible] um representante para assinatura da escritura que irá incorporar [illegible] queires de terra ao patrimonio da União, digo, da Fabrica, o Exmº Sr. [illegible] Guerra exarou o seguinte despacho:- Ao Sr. Cmt. da 11a Região Militar, [illegible] que o Chefe do S. E. R. represente este Ministério na lavratura da escritura [illegible] deverá obedecer as disposições vigentes da Diretoria do Dominio da [illegible] Em 10-X-939 (a) E. Dutra. - Em consequencia, o Chefe do S. E. R. [illegible] Firmino Fernando de Morais Carneiro, dê cumprimento ao determinado [illegible] ministerial. Consta mais do referido oficio que a Prefeitura [illegible] entabolou negociações com proprietarios de terrenos adjacentes [illegible] tendo a mesma em consequencia, recebido promessas de [illegible] Cmt. da 11a Região Militar, de 21 de Outubro de 1939). [illegible] B. Int. 246, de 24-X-39.

ANEXO AA – Livro Histórico da FEEA (1940, p. 33, verso): registro da inversão de capital para a família Barbosa no processo de aquisição dos terrenos



[illegible] e bem assim uma relação da respectiva carga, para as devidas transferências
(Bol. Int. nº 93, de 25-IV-940)

Visita

Esteve nos dias 23 e 24 do mês de Abril, em visita a esta Fábrica, o Exmº Sr. Coronel Heitor Pires de Carvalho Albuquerque, diretor da Fábrica do Realengo.

Escritura pública definitiva de compra de terrenos

O Boletim interno nº 69 de 28-III-40, publicou na íntegra, a escritura pública definitiva de compra de terrenos feita por intermédio desta Fábrica, pelo Ministério da Guerra, declarando que ao sr. João Carlos da Cunha Afonso e sua mulher, Drs, foram pagos 50:310$000 e a Antônio Martins Barbosa e Dª Amelia Teixeira Barbosa, Cr$ 72:000$000, tudo no total de Cr$ 122:310$000.

Processo de acquisição de terrenos - arquivamento.

Pela Prefeitura Municipal de Juiz de Fóra, foi enviado o processo de aquisição dos terrenos situados na frente da Fábrica de Juiz de Fóra e á margem esquerda do Rio Paraibina e últimamente adquiridos com verba, que, para esse fim, o governo do Estado de Minas Gerais poz á disposição desta Fábrica. Em consequencia, foi o referido processo arquivado na Secretaria juntamente com a escritura respectiva já referida em Bol. 69, de 28-III-40. (Bol. Int. 94, de 26-IV-940)

Doação de animais

Pelo sr. Antônio Martins Barbosa, foram doados a esta Fábrica, dois bois mansos, sendo um de pêlo malhado, ferrado com R na anca do lado esquerdo, com 5 ânos de idade, aproximadamente, no valor de 400$000 e o outro de pêlo castanho [illegible] marca, com 5 ânos de idade, aproximadamente, no valor de 500$000. Foram em consequencia os animais acima, incluidos na carga desta Fábrica e distribuidos aos Serviços Gerais (Feitoria). (Bol. Int. 99, de 3-V-940).

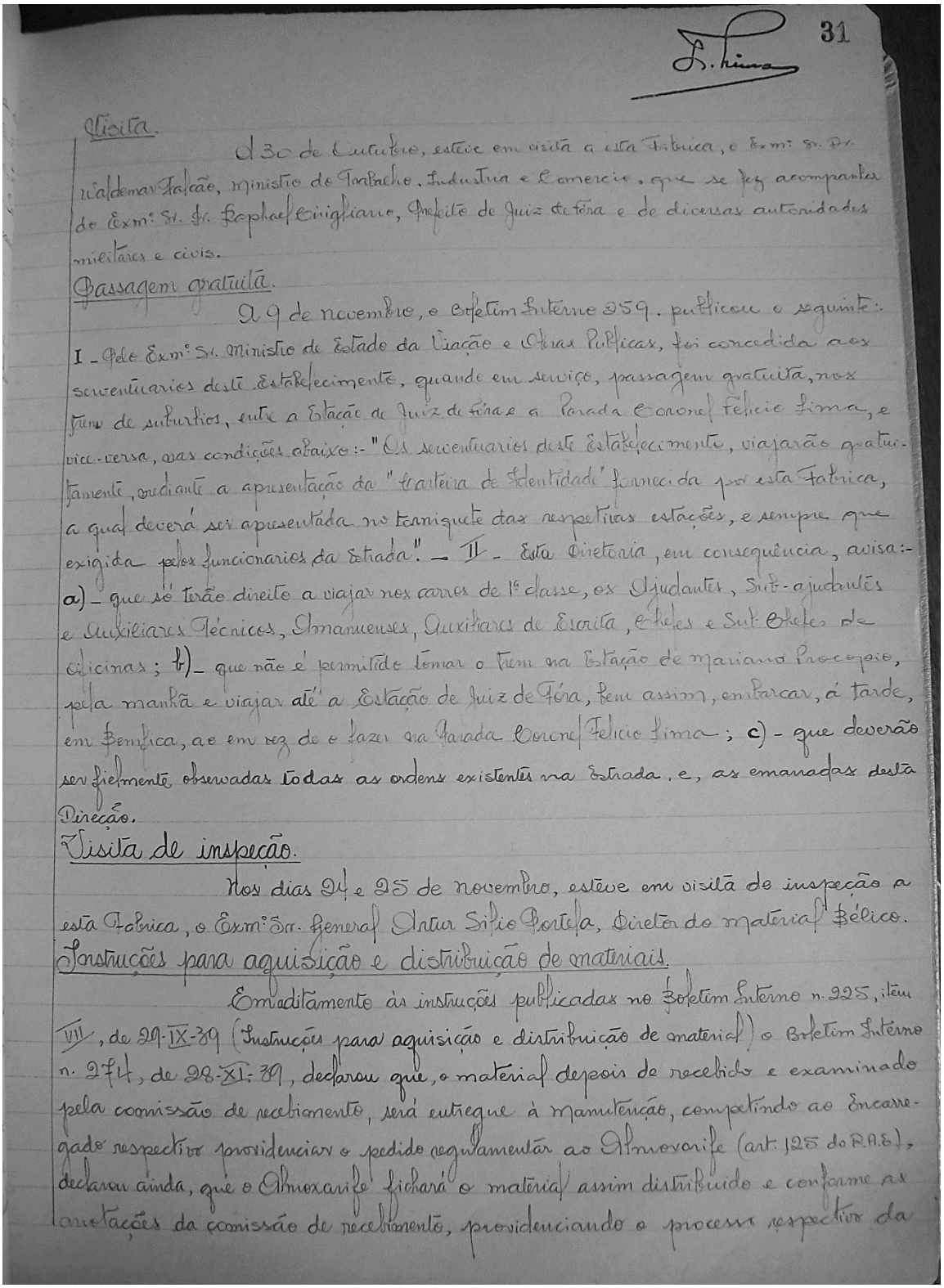
Anexação de sub-orgãos

Os paiois desta Fábrica e os Depositos da D.M.B., passam a constituir, por conveniência do serviço, uma unica secção sob a dependência direta do Observatorio. (Bol. 106, de 11-V-940).

Designação de Oficial

Foi designado pelo Exmº Sr. Ministro, o Cel. Eugenio Pereira de [illegible]

ANEXO BB – Livro Histórico da FEEA (1939, p. 31): Registro da "Passagem gratuita" publicado no Boletim Interno número 259



F. Lima

Visita.

A 30 de Outubro, esteve em visita a esta Fabrica, o Exmº Sr. Dr. Waldemar Falcão, Ministro do Trabalho, Industria e Comercio, que se fez acompanhar do Exmº Sr. Dr. Raphael Cirigliano, Prefeito de Juiz de Fóra e de diversas autoridades militares e civis.

Passagem gratuita.

A 9 de novembro, o Boletim Interno 259. publicou o seguinte: I - Pelo Exmº Sr. Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas, foi concedida aos serventuarios deste Estabelecimento, quando em serviço, passagem gratuita, nos trens de suburbios, entre a Estação de Juiz de Fóra e a Parada Coronel Felicio Lima, e vice-versa, nas condições abaixo:- "Os serventuarios deste Estabelecimento, viajarão gratuitamente, mediante a apresentação da "Carteira de Identidade" fornecida por esta Fabrica, a qual deverá ser apresentada no torniquete das respetivas estações, e sempre que exigida pelos funcionarios da Estrada". - II - Esta Diretoria, em consequência, avisa:- a) - que só terão direito a viajar nos carros de 1ª classe, os Ajudantes, Sub-ajudantes e Auxiliares Técnicos, Amanuenses, Auxiliares de Escrita, Chefes e Sub-Chefes de Oficinas; b) - que não é permitido tomar o trem na Estação de Mariano Procopio, pela manhã e viajar até a Estação de Juiz de Fóra, bem assim, embarcar, á tarde, em Bemfica, ao em vez de o fazer na Parada Coronel Felicio Lima; c) - que deverão ser fielmente observadas todas as ordens existentes na Estrada, e, as emanadas desta Direção.

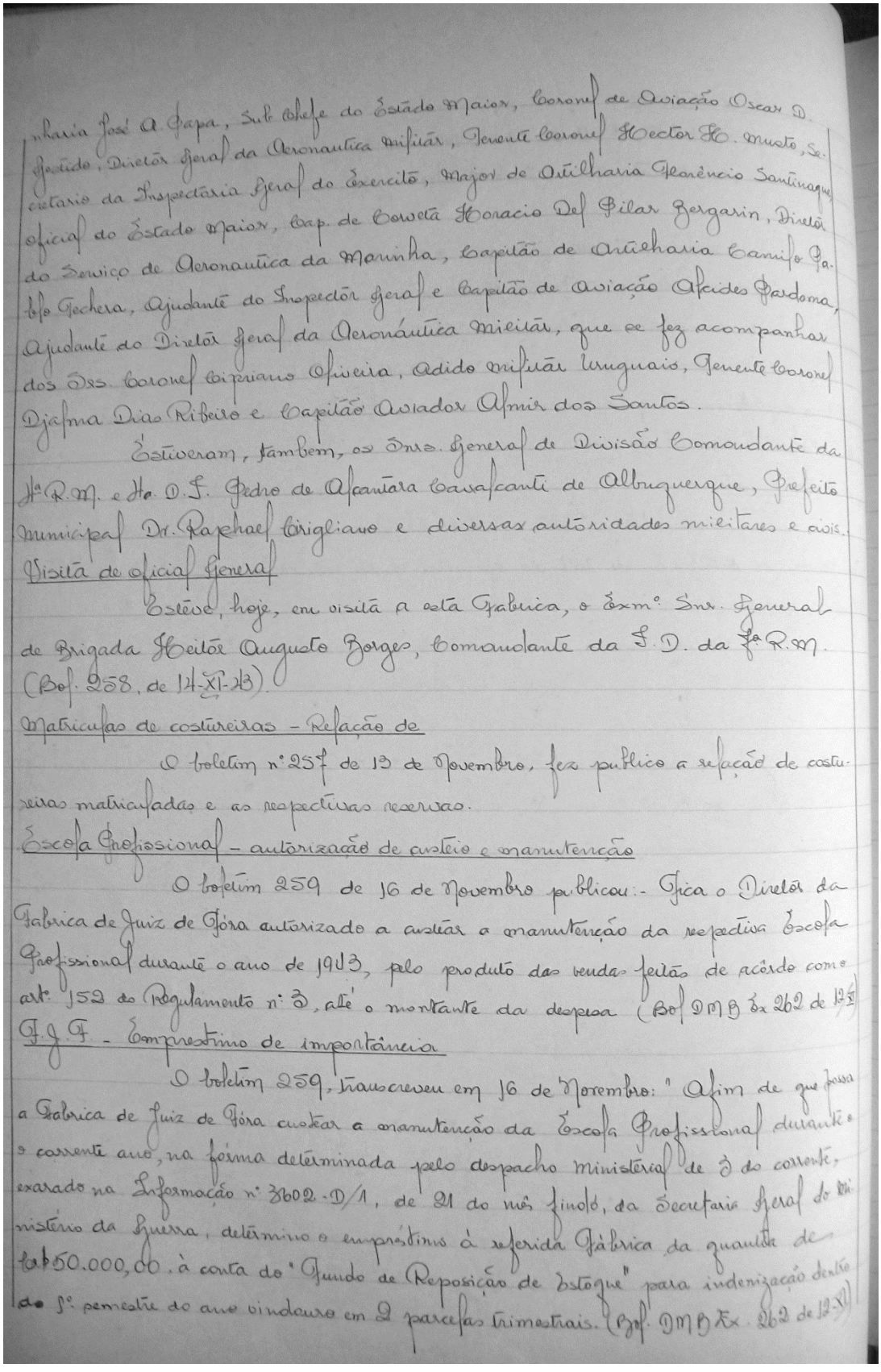
Visita de inspeção.

Nos dias 24 e 25 de novembro, esteve em visita de inspeção a esta Fabrica, o Exmº Sr. General Artur Silio Portela, Diretor do Material Bélico.

Instruções para aquisição e distribuição de materiais.

Em aditamento às instruções publicadas no Boletim Interno n. 225, item VII, de 29-IX-39 (Instruções para aquisição e distribuição de material) o Boletim Interno n. 274, de 28-XI-39, declarou que, o material depois de recebido e examinado pela comissão de recebimento, será entregue à Manutenção, competindo ao Encarregado respectivo providenciar o pedido regulamentar ao Almoxarife (art. 125 do R.A.E.), declarou ainda, que o Almoxarife fichará o material assim distribuido e conforme as anotações da comissão de recebimento, providenciando o processo respectivo da

ANEXO CC – Livro Histórico da FEEA (1942, p. 43, verso): registro da responsabilidade de custeio e manutenção da Escola Profissional durante o ano de 1943, pela FEEA



nharia José A. Papa, Sub Chefe do Estado Maior, Coronel de Aviação Oscar D. Gostido, Diretor Geral da Aeronautica Militar, Tenente Coronel Hector H. Muniz, Secretario da Inspectoria Geral do Exercito, Major de Artilharia Florêncio Santiago, oficial do Estado Maior, Cap. de Corveta Horacio Del Pilar Bergarin, Diretor do Serviço de Aeronautica da Marinha, Capitão de Artilharia Camilo Pa. bo Cochera, Ajudante do Inspector Geral e Capitão de Aviação Alcides Pardoma, Ajudante do Diretor Geral da Aeronáutica Militar, que se fez acompanhar dos Drs. Coronel Cipriano Oliveira, Adido Militar Uruguais, Tenente Coronel Djalma Dias Ribeiro e Capitão Aviador Almir dos Santos.

Estiveram, tambem, os Drs. General de Divisão Comandante da 1ª R.M. e 1º D.I. Pedro de Azambuja Cavalcanti de Albuquerque, Prefeito municipal Dr. Raphael Arigliano e diversas autoridades militares e civis.

Visita de oficial General

Esteve, hoje, em visita a esta Fabrica, o Exmº Snr. General de Brigada Heitor Augusto Borges, Comandante da 1ª D. da 1ª R.M. (Bol. 258, de 14-XI-43).

Matriculas de costureiras - Relação de

O boletim nº 257 de 13 de Novembro, fez publico a relação de costureiras matriculadas e as respectivas reservas.

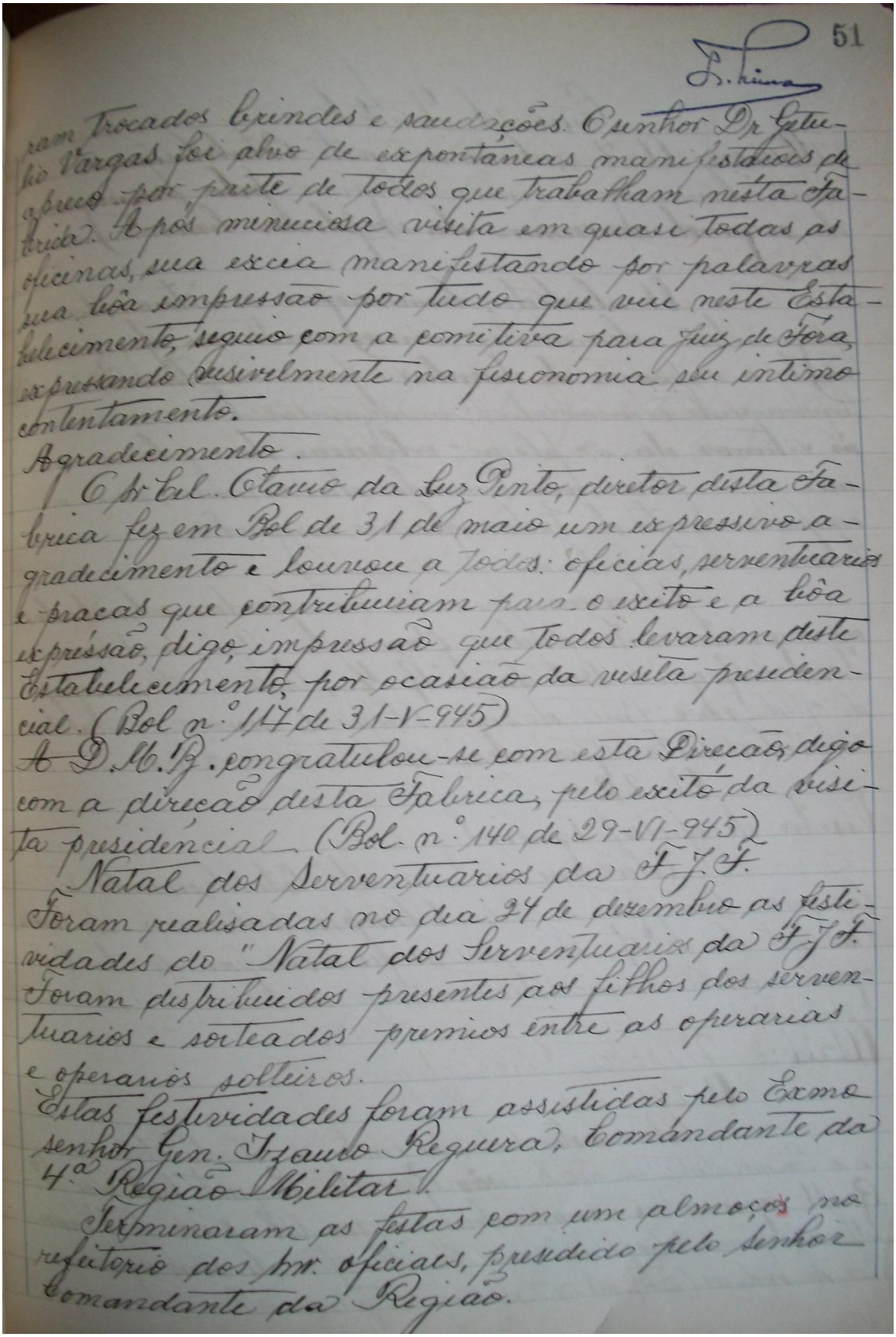
Escola Profissional - autorização de custeio e manutenção

O boletim 259 de 16 de Novembro publicou:- Fica o Diretor da Fabrica de Juiz de Fóra autorizado a custear a manutenção da respectiva Escola Profissional durante o ano de 1943, pelo produto das vendas feitas de acôrdo com o art. 152 do Regulamento nº 3, até o montante da despesa (Bol DMB Ex 262 de 12-XI)

F.J.F. - Emprestimo de importancia

O boletim 259, transcreveu em 16 de Novembro: "Afim de que possa a Fabrica de Juiz de Fóra custear a manutenção da Escola Profissional durante o corrente ano, na fórma determinada pelo despacho ministerial de 3 do corrente, exarado na Informação nº 3602-D/1, de 21 do mês findo, da Secretaria Geral do Ministerio da Guerra, determino o emprestimo à referida Fábrica da quantia de Rs 50.000,00, à conta do "Fundo de Reposição de Estoque" para indenização dentro do 1º semestre do ano vindouro em 2 parcelas trimestrais. (Bol. DMB Ex. 262 de 12-XI)

ANEXO DD – Livro Histórico da FEEA (1945, p. 51):visita do Presidente Getúlio Vargas em maio de 1945 a Fábrica, assim foi descrita a visita



51

L. Lima

ram trocados brindes e saudações. O senhor Dr Getulio Vargas foi alvo de expontaneas manifestações de apreço por parte de todos que trabalham nesta Fabrica. Após minuciosa visita em quasi todas as oficinas, sua excia manifestando por palavras sua bôa impressão por tudo que viu neste Estabelecimento, seguio com a comitiva para Juiz de Fora, expressando visivelmente na fisionomia seu intimo contentamento.

Agradecimento.

O Sr Cel. Otavio da Luz Pinto, diretor desta Fabrica fez em Bol de 31 de maio um expressivo agradecimento e louvou a todos: oficias, serventuarios e praças que contribuiram para o exito e a bôa expressão, digo, impressão que todos levaram deste Estabelecimento, por ocasião da visita presidencial. (Bol n.º 117 de 31-V-945)

A D.M.B. congratulou-se com esta Direção, digo com a direção desta Fabrica, pelo exito da visita presidencial. (Bol. n.º 140 de 29-VI-945)

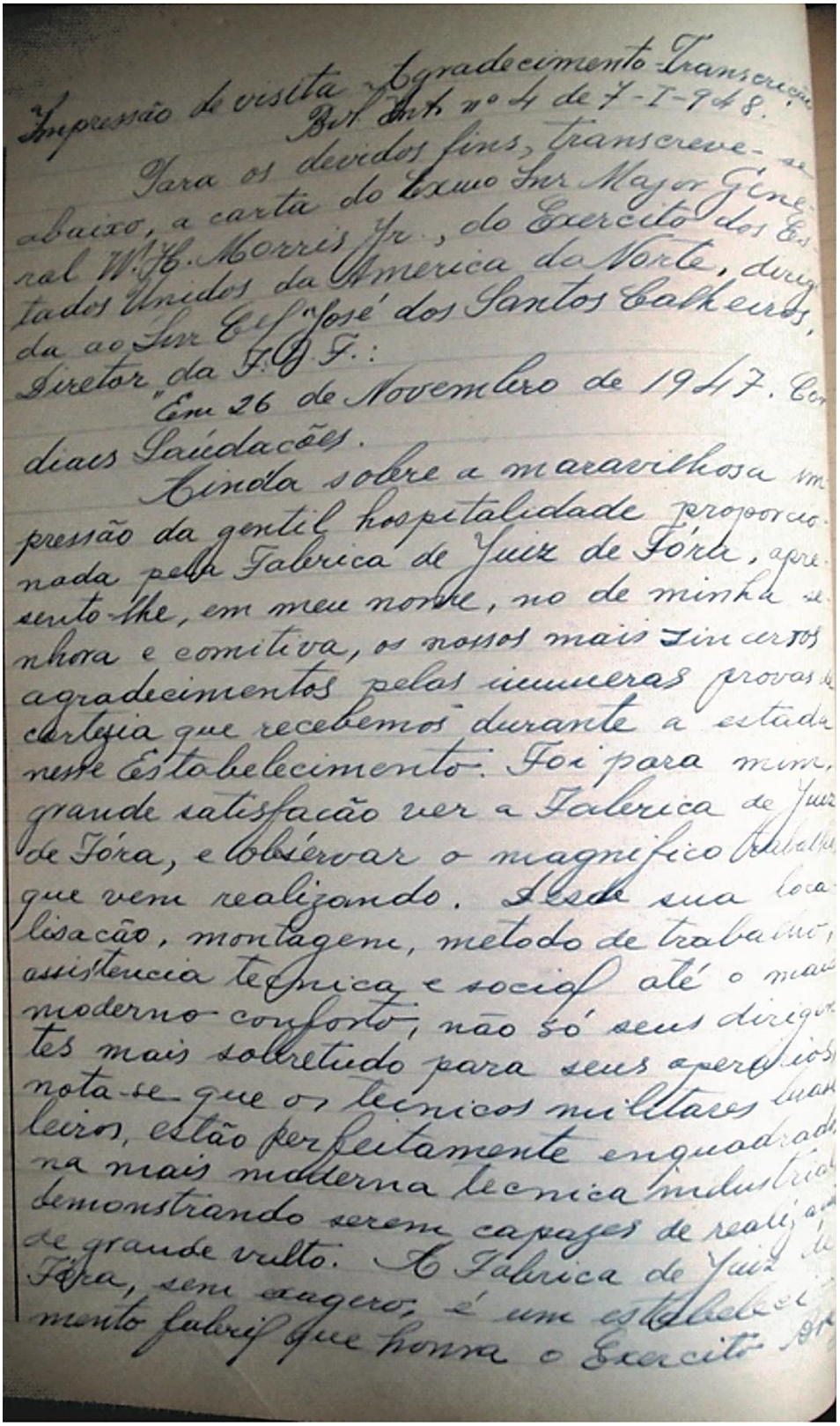
Natal dos Serventuarios da F.J.F.

Foram realisadas no dia 24 de dezembro as festividades do "Natal dos Serventuarios da F.J.F. Foram distribuidos presentes aos filhos dos serventuarios e sorteados premios entre as operarias e operarios solteiros.

Estas festividades foram assistidas pelo Exmo senhor Gen. Izauro Reguera, Comandante da 4ª Região Militar.

Terminaram as festas com um almoço no refeitorio dos Snr. oficiais, presidido pelo senhor Comandante da Região.

ANEXO EE – Livro Histórico da FEEA (1948, p. 57, verso): Registro do relato do general norte americano da Comissão Militar Brasil-Estados Unidos sobre sua visita à fábrica e aos serviços sociais prestados pelo Exército



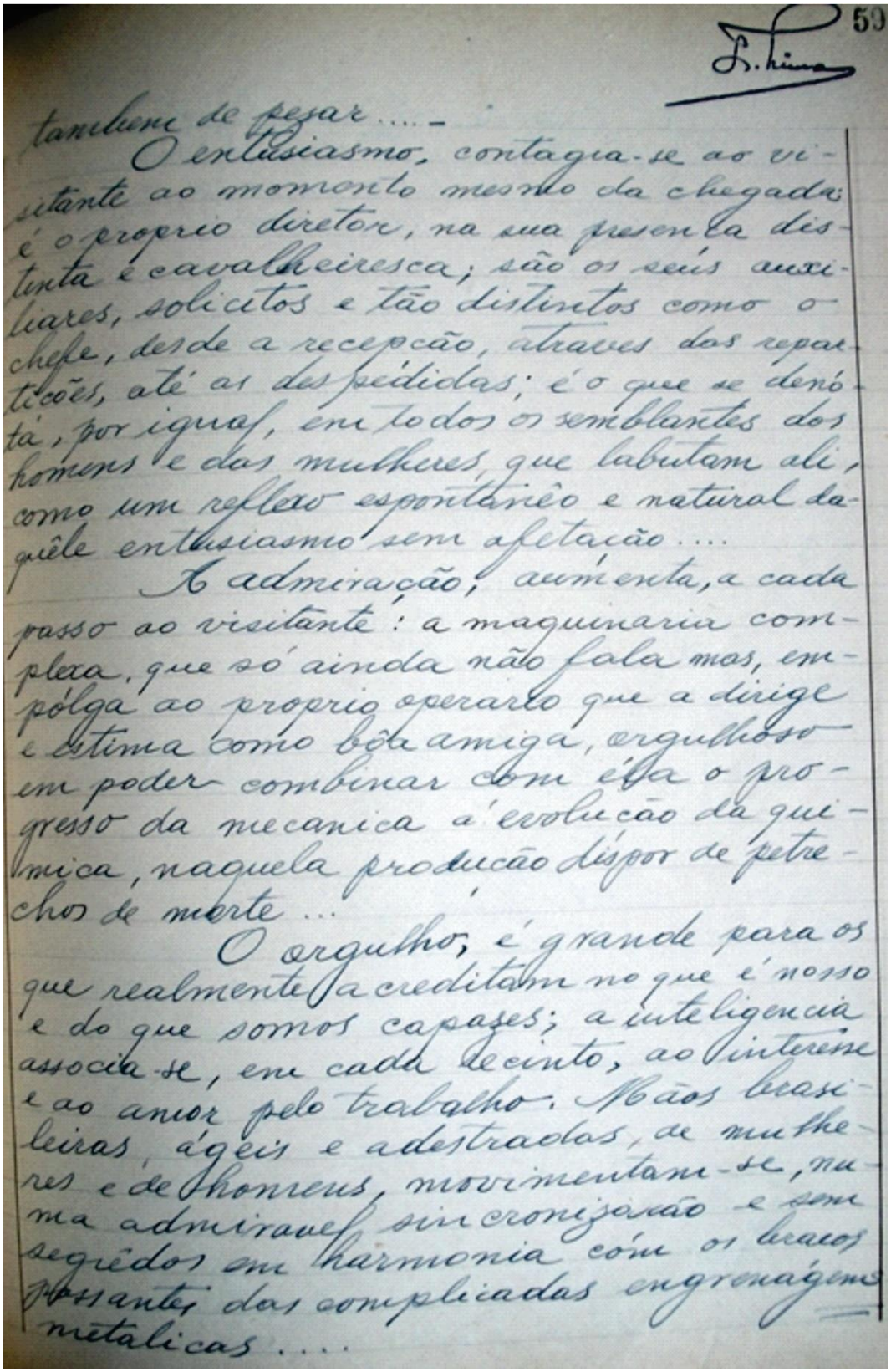
Impressão de visita – Agradecimento – Transcrição
Bol. Int. nº 4 de 7-I-948.

Para os devidos fins, transcreve-se abaixo, a carta do Exmo Snr Mayor General W. F. Morris Jr., do Exercito dos Estados Unidos da America do Norte, dirigida ao Snr Cel José dos Santos Galheiros, Diretor da F.G.F.:

"Em 26 de Novembro de 1947. Cordiais Saudações.

Ainda sobre a maravilhosa impressão da gentil hospitalidade proporcionada pela Fabrica de Juiz de Fóra, apresento-lhe, em meu nome, no de minha senhora e comitiva, os nossos mais sinceros agradecimentos pelas inumeras provas de cortezia que recebemos durante a estada neste Estabelecimento. Foi para mim, grande satisfação ver a Fabrica de Juiz de Fóra, e observar o magnifico trabalho que vem realizando. Desde sua localisação, montagem, metodo de trabalho, assistencia tecnica e social até o mais moderno conforto, não só seus dirigentes mais sobretudo para seus operarios, nota-se que os tecnicos militares guardeiros, estão perfeitamente enquadrados na mais moderna tecnica industrial demonstrando serem capazes de realizar de grande vulto. A Fabrica de Juiz de Fóra, sem augero, é um estabelecimento fabril que honra o Exercito Br

ANEXO FF – Livro Histórico da FEEA (1948, p. 59): Registro do relato do Gen. Demerval Peixoto demonstrando o ufanismo da época



59

L. Lima

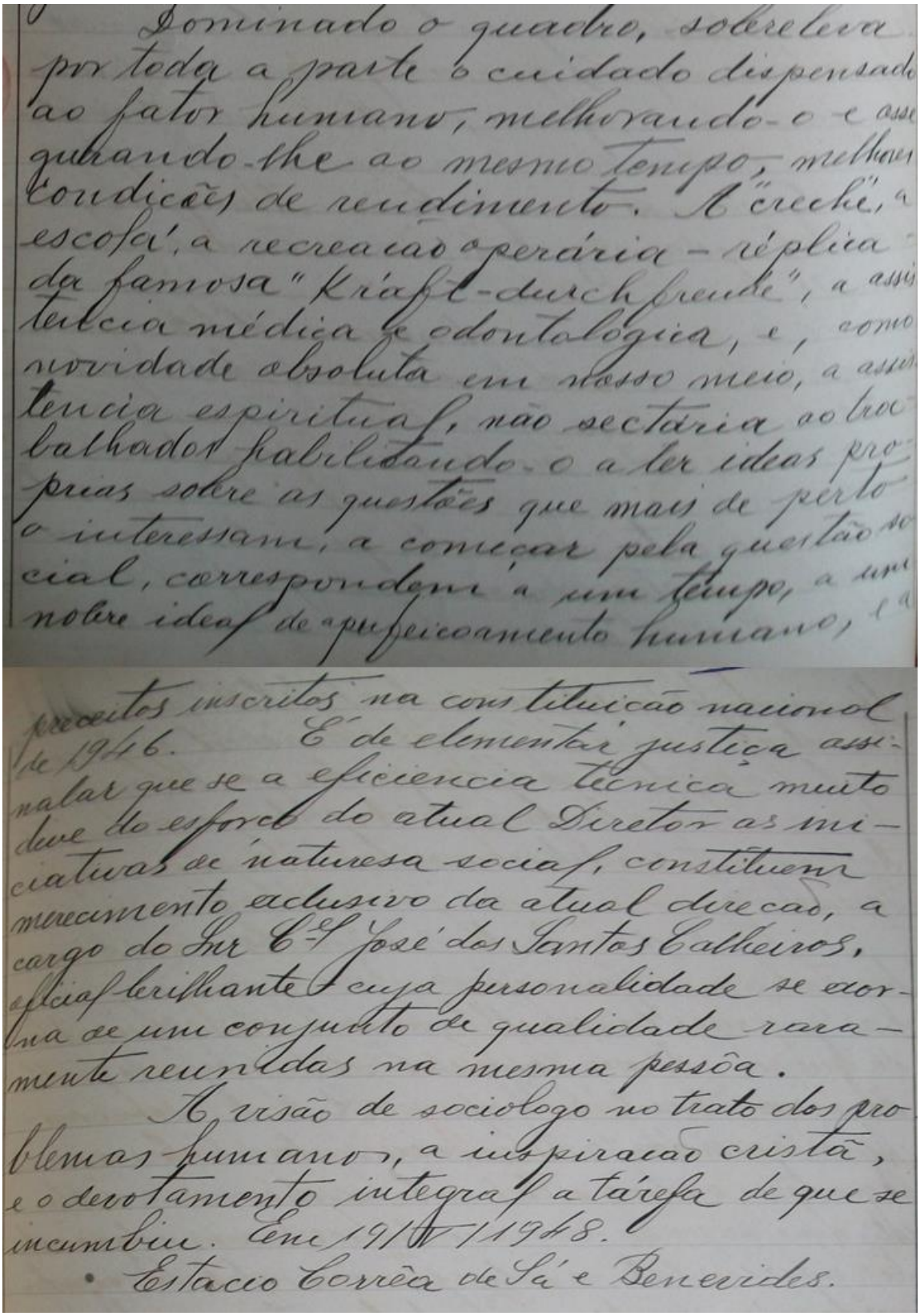
tambem de pegar .... –

O entusiasmo, contagia-se ao visitante ao momento mesmo da chegada: é o proprio diretor, na sua presença distinta e cavalheiresca; são os seus auxiliares, solicitos e tão distintos como o chefe, desde a recepção, através das repartições, até as despedidas; é o que se denóta, por igual, em todos os semblantes dos homens e das mulheres, que labutam ali, como um reflexo espontaneo e natural daquele entusiasmo sem afetação ....

A admiração, aumenta, a cada passo ao visitante: a maquinaria complexa, que só ainda não fala mas, empólga ao proprio operario que a dirige e estima como bôa amiga, orgulhoso em poder combinar com ella o progresso da mecanica á evolução da quimica, naquela producão dispor de petrechos de morte ...

O orgulho, é grande para os que realmente acreditam no que é nosso e do que somos capazes; a inteligencia associa-se, em cada recinto, ao interesse e ao amor pelo trabalho. Mãos brasileiras, ágeis e adestradas, de mulheres e de homens, movimentam-se, numa admiravel sincronização e bem segredos em harmonia cóm os bracos possantes das complicadas engrenágens metalicas ....

ANEXO GG – Livro Histórico da FEEA (1948, p. 62, verso - 63): Registro do depoimento do Sr. Juiz de Direito Estácio Correia e Sá do Distrito Federal sobre as políticas sociais implementadas pelo exército



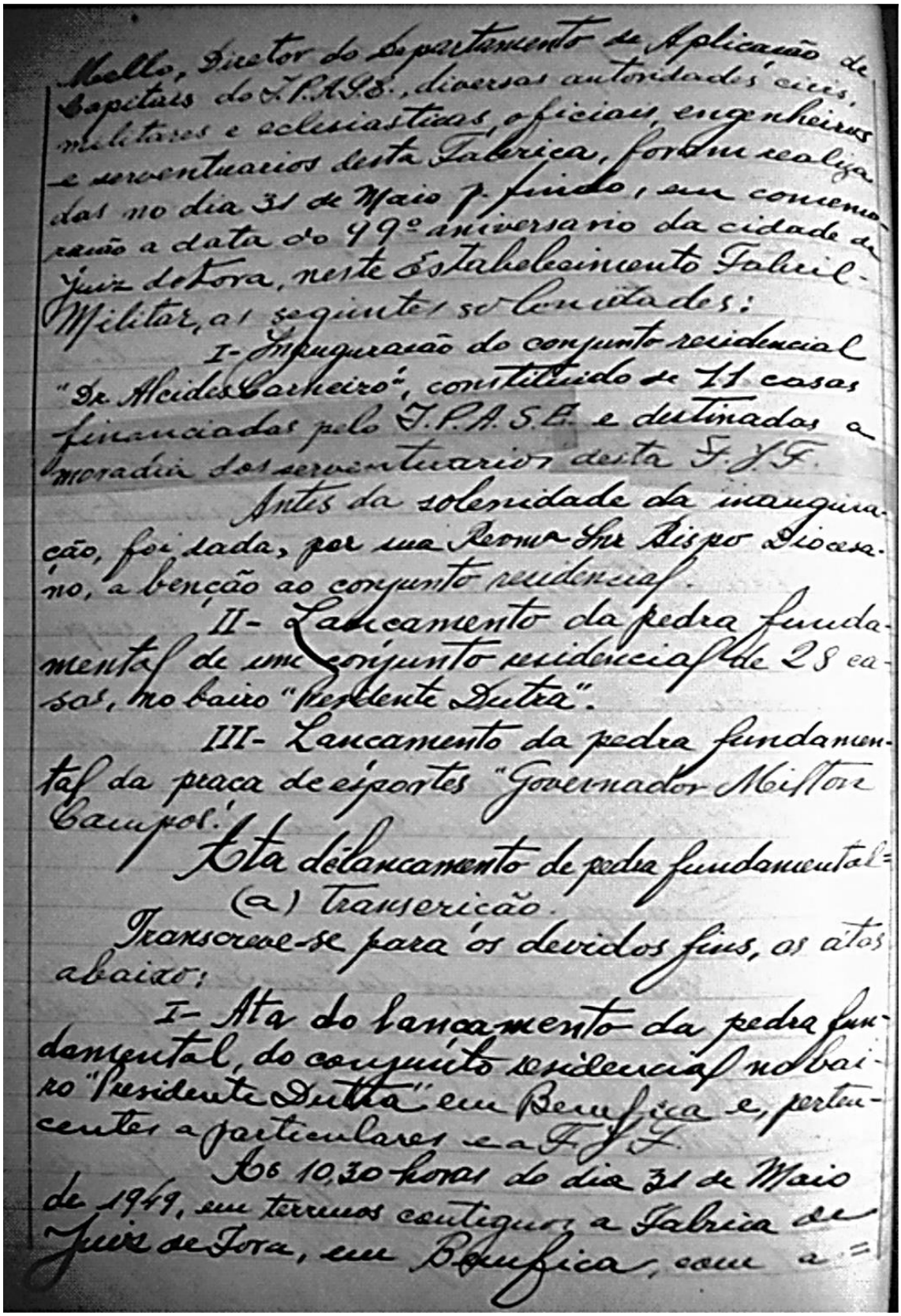
Dominado o quadro, sobreleva por toda a parte o cuidado dispensado ao fator humano, melhorando-o e assegurando-lhe ao mesmo tempo, melhores condições de rendimento. A "creche", a escola, a recreação operária – réplica da famosa "Kraft-durch-freude", a assistência médica e odontológica, e, como novidade absoluta em nosso meio, a assistencia espiritual, não sectária ao trabalhador habilitando-o a ler ideas proprias sobre as questões que mais de perto o interessam, a começar pela questão social, correspondem a um tempo, a um nobre ideal de aperfeiçoamento humano, [illegible]

preceitos inscritos na constituição nacional de 1946. É de elementar justiça assinalar que se a eficiencia técnica muito deve ao esforço do atual Diretor as iniciativas de natureza social, constituem merecimento exclusivo da atual direção, a cargo do Snr Cel José dos Santos Calheiros, oficial brilhante cuja personalidade se adorna de um conjunto de qualidade raramente reunidas na mesma pessôa.

A visão de sociologo no trato dos problemas humanos, a inspiração cristã, e o devotamento integral a tarefa de que se incumbiu. Em 19/IV/1948.

Estacio Correia de Sá e Benevides.

ANEXO HH – Livro Histórico da FEEA (1949, p. 70, verso): Registro do lançamento do Conjunto habitacional do IPASE



Mello, Diretor do Departamento de Aplicação de Capitais do I.P.A.S.E., diversas autoridades civis, militares e eclesiasticas, oficiais, engenheiros e serventuarios desta Fabrica, fordm realizadas no dia 31 de Maio p. findo, em comemoração a data do 99º aniversario da cidade de Juiz de Fora, neste Estabelecimento Fabril-Militar, as seguintes solenidades:

I- Inauguração do conjunto residencial "Dr. Alcides Carneiro", constituido de 11 casas financiadas pelo I.P.A.S.E. e destinadas a moradia dos serventuarios desta F.J.F.

Antes da solenidade da inauguração, foi dada, por sua Excma Snr Bispo Diocesano, a benção ao conjunto residencial.

II- Lançamento da pedra fundamental de um conjunto residencial de 28 casas, no bairo "Presidente Dutra".

III- Lançamento da pedra fundamental da praça de esportes "Governador Milton Campos".

Ata do lançamento de pedra fundamental=

(a) transcrição.

Transcreve-se para os devidos fins, os atos abaixo:

I- Ata do lançamento da pedra fundamental, do conjunto residencial no bairo "Presidente Dutra" em Benfica e, pertencentes a particulares e a F.J.F.

Ás 10,30 horas do dia 31 de Maio de 1949, em terrenos contiguos a Fabrica de Juiz de Fora, em Benfica, com a=