

URBANISMO NO SÉCULO XIX: O PLANO DO ENGENHEIRO DOTT PARA A CIDADE JUIZ DE FORA (MG), 1860.

Giuliano Orsi Marques de Carvalho – PPG-PUCCAMP

A formação da cidade

A povoação que deu origem à Juiz de Fora, inicialmente denominada Paraibuna, não surge diretamente em decorrência da mineração do ouro, mas como passagem de estradas que levavam à região aurífera: Caminho Novo (início do século XVIII), Estrada do Paraibuna (década de 1830) e, por fim, Estrada União e Indústria (meados do século XIX). Todas as três construções atravessavam a Zona da Mata Mineira e desta forma, permitiram a circulação e o estabelecimento de pessoas na região.

O surgimento do arraial ocorre diretamente à abertura da Estrada do Paraibuna, por Henrique Halfeld¹, em substituição ao antigo Caminho Novo. A Halfeld é dada à honra de ser o principal fundador da localidade porque, se não traçou suas ruas, projetou e construiu a estrada que se consolidou como a principal via da cidade.²

A partir de então, o arraial progrediu rapidamente. Foi elevado à vila em 1850, com o nome de Santo Antônio do Paraibuna e à Cidade do Paraibuna, em 1856. De ano para ano, o lugar rapidamente urbanizava-se: novas ruas eram abertas, novos serviços eram reivindicados, a população (inclusive a de estrangeiros) e as rendas municipais também aumentavam consideravelmente.

Mariano Procópio e a Estrada União e Indústria

Em 1852, Mariano Procópio Ferreira Lage, depois de empreender uma viagem de estudos pela Europa e Estados Unidos, deliberou construir uma estrada bem mais moderna do que a do Paraibuna, com o propósito de encurtar a viagem entre a Corte e a Província de Minas Gerais. Para isso, pleiteou e obteve do Governo Imperial a sua concessão.³

Ao iniciar as obras da União e Indústria, Procópio estabelece na vila do Paraibuna a Colônia Dom Pedro II, em 1858. Dois anos depois, a colônia já contava com mais de mil pessoas, principalmente alemães, portugueses e austríacos tirolezes.⁴ Tal empreendimento

foi responsável pelo surto de progresso que a nova estrada lhe deu, transformando simples arraial numa vila para a qual se voltavam as atenções do governo.

Em 1861, a estrada era inaugurada: Procópio aproveitou para a União e Indústria grande parte da Estrada do Paraibuna (assim como Halfeld tirou proveito de vários trechos do Caminho Novo). Com ampliações e uso de novas técnicas, transformou-a de fato, numa das melhores estradas do país. Com relação ao núcleo urbano, diferente da construção de Halfeld, a nova estrada não mais cruzava o centro da cidade, apenas o tangenciava.

Depois de enfrentar vários desentendimentos com a Câmara Municipal em virtude deste desvio viário, Procópio passa a colaborar com a administração municipal, tendo sido a ele por vezes solicitados, além de outros favores, engenheiros de sua empresa para orientar obras que o município reclamava e cuja realização dependia de planos previamente traçados.

O empresário também foi o fundador da “Sociedade Promotora dos Melhoramentos Materiais da Vila de Santo Antônio do Paraibuna”, em 1855. No entanto, tal sociedade teve pouca duração e não há registro algum de seus feitos e propostas.

O Plano Dott

É no bojo dessas transformações urbanas, principalmente viárias, que a Câmara Municipal da recém-elevada cidade do Paraibuna contrata o engenheiro Gustavo Dott, para que confeccione uma planta cadastral da cidade. Somam-se a isto, as fortes epidemias da década anterior que elevaram a teoria miasmática a um patamar de forte reverência.

Desta forma, novas formas de convivência começam a ser introduzidas pelos agentes públicos, respaldadas pela cultura urbanística que começava a ser introduzida como ciência também nas regiões mais longínquas do país, através de não somente obras públicas, mas também por leis e códigos de posturas, objetivando a construção de uma nova ordem urbana.

Para isto, sem dúvida, a repercussão entorno da paradigmática reforma de Paris (1854-70)⁵, principalmente pelo caráter simbólico e retórico que assume a capital francesa ao apresentar-se através da monumentalização do espaço urbano, foi responsável pela

difusão das idéias derivadas da cultura iluminista que começavam a desembarcar aqui no país, mas que já estavam consolidadas há décadas na Europa desde fins do século XVIII – tanto aquela que destacava a dimensão estética, apresentada na obra Marc-Antoine Laugier; quanto a que prioriza questões médicas e de saneamento, sistematizadas por Pierre Patte⁶.

Em Juiz de Fora (nome atual da cidade desde 1865), o debate sobre as intervenções urbanas, travado entre poder público (Câmara Municipal) e sociedade local, confirmam que a cidade brasileira do período do Império – Juiz de Fora se constituiu e floresceu nesse período – apresentava-se não mais como aquela do período colonial “morfologicamente similar à formação medieval espontânea”⁷, e sim como derivada de idéias que contemplavam o Urbanismo já como disciplina.

Os fatos que antecederam ao Plano

Em 1855 sofreu o Município, como muitos outros, as conseqüências da epidemia de cólera morbus. A esse fato se ligaram providências sanitárias que abrangiam toda a localidade. Neste período, a vila se estruturava em 56 quarteirões e sua população era de 27.722 habitantes.⁸ Apenas após esta epidemia, forte inclusive na Corte, é que a Câmara começou a esboçar planos para a construção de um Cemitério. No entanto, as reivindicações dos habitantes da vila com o propósito de cessar os sepultamentos na Igreja Matriz vinham de longa data. Há registros a partir de 1853.

Logo após a epidemia de 1855, tiveram início os sepultamentos na área destinada para o Cemitério, entretanto sua construção arrastou-se até 1864, pois “passado o perigo da epidemia, continuaria o vigário permitindo sepultamentos em frente à Matriz”.⁹

Mesmo com poucos recursos, durante a década de 1850, a Câmara cogitou a construção de Matadouro e Mercado, além de pontes, pontilhões, obras de calçamento, ajardinamento e iluminação. Em 1856, atendendo ao “melhoramento e aformoseamento” da localidade, podemos pontuar o artigo em que verificamos a preocupação com a aparência física da cidade: ‘Fica facultado aos proprietários da rua principal desta cidade (...) o direito de edificar jardins nas frentes de suas propriedades, não devendo esta sobressair o

comprimento de trinta palmos contados perpendicularmente da face ou linha geral do arruamento das casas para dentro da dita rua e cercado com gradil de ferro que não tenha menos de cinco palmos de altura, nem mais de nove (...) cuja superfície não exceda de dois palmos sobre o nível da rua'.¹⁰

Até o ano de 1855 não existe a menor referência a qualquer serviço de água potável. “A população se utilizava de minas que havia em vários pontos (...). Nenhum prédio se construía na localidade sem que se verificasse a existência de algum veio d’água nas proximidades”.¹¹ O primeiro chafariz público foi instalado em 1855 no largo da Câmara.

As Propostas¹²

A planta do engenheiro Gustavo Dott, de 1860, foi a primeira planta cadastral da cidade e também a primeira que continha propostas de melhoramentos urbanos. Foi aprovada pelo Governo Provincial em portaria de 18 de julho do mesmo ano. Sobre ela, as Comissões de Obras Públicas, Contabilidade e Infração da Constituição, Leis e Posturas da Câmara, emitiram o seguinte parecer: “As comissões entendem que o dito engenheiro não cumpriu todas as obrigações contraídas por via do contrato celebrado com a Câmara Municipal desta cidade. Com efeito, por esse contrato, obrigou-se ele a desenhar a cidade de tal qual ela se acha edificada e, de combinação com a comissão da Câmara, traçar o plano da mesma tal qual deve ser para o futuro edificada; entretanto (...) o engenheiro afastou-se em alguns pontos daquilo que por ela havia sido deliberado”.¹³

Desta forma, nota-se que a Câmara Municipal encomendou um Plano com propostas já previamente estabelecidas por ela. Em sua conferência com o engenheiro, por exemplo, a instituição exigiu que todas as ruas perpendiculares à Rua Direita fossem abertas até a serra adjacente à cidade. Solicitação não atendida por Dott.

Por esta razão, em virtude de certa desobediência do engenheiro, a Câmara segurou a última parcela referente ao pagamento do contrato até que o engenheiro finalizasse o que fora previamente combinado.

Nota-se que o Plano Dott é principalmente um plano viário. Pelo traçado é evidente a preocupação do engenheiro em setorizar alguns equipamentos públicos, além de delimitar o

centro da cidade através de um triângulo formado por três vias periféricas: Rua Direita (já neste plano, a antiga Estrada do Paraibuna – ou Rua Principal – ganha esta nova denominação), Rua Dom Pedro II (parte da Estrada União e Indústria) e Avenida Independência (que seria derivada da canalização do córrego de mesmo nome).

Dentro das propostas de organização racional da cidade, foram locados periféricamente Cemitério, Matadouro e Hospital – fora dos limites deste triângulo central. Este tipo de organização urbana baseava-se em critérios de descentralização e orientação higiênica, fundamentados na teoria miasmática com o objetivo de prevenir das epidemias. A presença de tais edifícios com funções consideradas insalubres e ruidosas no interior das cidades era proibitiva e temerosa. Por esta razão, o local escolhido para o Hospital ficava em área das mais altas; o Matadouro às margens do rio e distante das casas; e o Cemitério também fora do perímetro central e próximo a uma lagoa. Desta forma, acreditava-se estar contribuindo para a melhor qualidade e salubridade do ar.

Ao analisarmos o traçado de algumas novas vias propostas por Dott (principalmente o projeto da Avenida Independência – e canalização a fim de conter as constantes enchentes do córrego), podemos considerá-lo como um filiado à estética do pinturesco. A partir do desenho de algumas das vias propostas por ele, fica clara a preocupação em evitar que a vista gerasse uniformidade e monotonia: as várias mudanças de sentido em algumas avenidas podem ser analisadas como uma medida para a variedade visual e participação mais intensa dos sentidos.

Mesmo tendo priorizado questões organizacionais, funcionais e de salubridade em suas propostas, nota-se que Gustavo Dott serviu-se também de alguns de critérios de forte carga simbólica, mas de maneira bem mais contida do que as propostas técnicas. Podemos exemplificar com os projetos de transformação da pacata rua de Santo Antônio em importante e representativa ligação entre o antigo e o novo Cemitério; e o projeto da Praça da Constituição, na interseção entre duas grandes avenidas e próxima ao rio Paraibuna, que também elucida a dimensão estética imbuída nas entrelinhas das propostas.¹⁴

Melhoramentos executados

Mesmo depois da formulação do Plano de Dott, a cidade manteve-se apática ante os melhoramentos urbanos durante toda a década de 1860. Isto ocorreu em parte devido à aplicação mais incisiva da lei de 1828, obrigando o orçamento municipal a ser aprovado pelo Governo Provincial. Mesmo o Código de Posturas era minutado em Ouro Preto.¹⁵

No mesmo ano de 1860, uma comissão foi constituída na Câmara com a finalidade de propor medidas para remediar a situação do Córrego Independência, devido às constantes reclamações de providências com relação ao seu transbordamento. No entanto, a canalização do córrego, talvez a proposta mais marcante no Plano, não foi executada.

O Cemitério foi estabelecido fora dos limites centrais da cidade, mas em local diferente do proposto pelo engenheiro. Já o Matadouro foi construído às margens do rio Paraibuna e em área contígua à esboçada no Plano.

No mesmo período, a Câmara começou a cuidar da arborização da cidade, declarando em portaria, que “depois de consultar diversas pessoas interessadas, resolveu introduzir o sistema de arborização adotado nas principais cidades da Europa”¹⁶ Cogitou também a abertura da Rua Espírito Santo (proposta no Plano Dott). Providência que não deixou de provocar celeuma, porque nem todos os proprietários de terrenos ali localizados se dispuseram a doá-los desde logo para a realização da obra.

Em 1868, alguns moradores do Largo da Câmara, dizendo ser possuidores de uma nascente de água potável que se encontrava perto da vala da mesma praça, pediram e obtiveram licença para explorarem tal recurso. No mesmo ano, a Câmara permitiu que alguns moradores das proximidades encanassem a água dali para as suas residências.

As obras da Estrada de Ferro D. Pedro II causaram manifestações de insatisfação. Os argumentos se referiam à insalubridade decorrente dos trabalhos de aterros que, segundo os moradores das proximidades, poderiam causar inundações. Em 1879, a Câmara, por intermédio do ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, dirigiu-se ao Governo pedindo providências com relação aos trabalhos necessários para o “esgotamento de águas estagnadas, que entretêm o pântano existente entre cidade e a linha férrea”.¹⁷

Em 1870 foram executadas algumas propostas contidas no Plano Dott, como a abertura e calçamento da Rua Santa Rita; uma ponte sobre o córrego Independência; conclusão e prolongamento da rua Espírito Santo; calçamento da rua Direita; além de muitas outras obras pontuais em prol do saneamento e das condições higiênicas da cidade.

Considerações Finais

O desenho urbano concebido através de planos de melhoramentos para Juiz de Fora, iniciados a partir de meados do século XIX – primeiramente por Gustavo Dott em 1860 – se constituiu como elemento-chave para a organização e estruturação da cidade. Através destas propostas é que os aspectos urbanos mais marcantes começaram a adquirir seus primeiros contornos.

Nota-se também que a aplicação de projetos urbanos não eram tão simples. Os debates travados entre Câmara Municipal e sociedade local apresentados neste trabalho, tiveram o objetivo de elucidar tal questão: de que a cidade se construiu a partir da consolidação de vários interesses, sejam eles eclesiásticos (como o infundável debate sobre os sepultamentos nas igrejas), da população (principalmente nas questões de desapropriação de terras), ou mesmo do poder público, ao contratar um especialista a fim de firmar as suas propostas em um plano de melhoramentos urbanos.

Desta forma, mesmo depois de o Urbanismo consolidar-se como disciplina e configurar-se como importante instrumento para a solução dos problemas da cidade, fundamentando-se em princípios para intervenções e realizações, verificamos que em Juiz de Fora – assim como em qualquer outra cidade – a dinâmica da aplicação destes projetos ultrapassou as questões puramente técnicas: ela foi resultado de forças diversas.

¹ Heinrich Wilhelm Ferdinand Halfeld (ou Henrique Guilherme Fernando Halfeld), engenheiro alemão que se estabelece na região em 1836 devido ao contrato com o Governo de Minas para a abertura de um caminho entre Vila Rica e Paraibuna declarou, em cartas a seus parentes na Alemanha, ter fundado aqui no Brasil, uma cidade. Sua nomeação está registrada na fala do presidente Antônio da Costa Pinto, de 1837: “Cabe-me aqui, Senhores, a satisfação de comunicar-vos, que em data de 15 de maio do ano próximo passado nomeei engenheiro da Província a Fernando Halfeld (...), não êxito em assegurar-vos que fizemos a aquisição de um engenheiro hábil e honrado”. In: *Subject Guide to Statistics in the Presidential Reports of the Brazilian Provinces, 1830-1889*. webgrafia: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/440/000038.html>

² Desde sua inauguração até os dias de hoje, a parte da Estrada do Paraibuna que corta a cidade no sentido norte-sul é sua principal via. Atualmente é denominada avenida Barão do Rio Branco.

³ Segundo o Relatório do presidente Luiz Antônio Barboza, de 1853, “(...) foi cedida parte desta estrada (do Paraibuna) ao Cidadão Mariano Procópio Ferreira Lage, empresário da Companhia União e Indústria. (...)”

Segundo notícias recebidas de Londres, consta haver o Cidadão concluído todos os arranjos relativos à companhia mencionada, tendo já engajado em França os artífices, operários e engenheiros e partido com estes para os Estados Unidos, a fim de observarem o modo porque se executam trabalhos semelhantes aos de sua empresa”. In: *Subject Guide to Statistics in the Presidential Reports of the Brazilian Provinces, 1830-1889*. webgrafia: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u253/000015.html>

⁴ O presidente da Província em 1858, Carlos C. de Campos, defende o emprego de mão-de-obra estrangeira ao relatar “(...) a falta sensível de braços, conduz a empregar estas medidas (criação de Colônias), de cuja difícil realização sou o primeiro convencido. Vedes porém que na deficiência de uma boa polícia (...) nenhum recurso resta mais do que a introdução de colônias estrangeiras”. In: *Subject Guide to Statistics in the Presidential Reports of the Brazilian Provinces, 1830-1889*. webgrafia: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/463/000033.html>

⁵ Antes do período citado, referente às reformas de Hausmann, a partir de 1840, começaram a ser introduzidas de forma extensiva, redes de serviços urbanos, tanto de abastecimento de água, como de canalização de esgoto pelo engenheiro higienista Chadwich, alcançando grande influência no resto da Europa. In: SALGADO, Ivone. *Pierre Patte e a cultura urbanística francesa – Cadernos de Pesquisa do LAP – N.38*. S. Paulo: FAUUSP, 2003.

⁶ Segundo Ivone Salgado, “(...) a obra literária de Patte é uma das contribuições singulares para a constituição do Urbanismo como disciplina. Em sua proposta de intervenção planejada na cidade se destacam: a dimensão estética como fundamento para as novas remodelações propostas e a dimensão técnica como princípio de intervenção, racionalidade técnica e dimensão estética (...)” In: SALGADO. Op. cit. p.6.

⁷ SICA, Paolo. *Storia dell' urbanística - Vol. II*. Roma: Ed. Laterza, 1984. p.781

⁸ OLIVEIRA, Paulino. *História de Juiz de Fora*. [s.l.: s.n.], 1966.. p. 40. A população citada por Oliveira difere da registrada no Relatório do presidente Francisco Diogo de Vasconcelos, que contabilizava 11.244 habitantes no ano de 1855. In: *Subject Guide to Statistics in the Presidential Reports of the Brazilian Provinces, 1830-1889*. webgrafia: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/460/000038.html>

⁹ Em 1865, a Irmandade do Santíssimo Sacramento, proprietária de grande área de terrenos localizados no morro de Santo Antônio, nos fundos da Igreja Matriz, pediu à Câmara licença para construir ali um cemitério para os irmãos das Irmandades, devido à proibição dos sepultamentos dentro das igrejas. A petição foi “indeferida por ser a imprópria a localidade indicada”. O parecer da Câmara relata “encarar a questão unicamente sob o ponto de vista higiênico” e considera que o “lugar proposto pelos peticionários não oferece condições geodésicas e topográficas que garantam a saúde pública da influência perniciosa do cemitério”. In: OLIVEIRA. Op. cit. pp. 32.

¹⁰ A obra de Oliveira, além de reproduzir atas da Câmara Municipal desde sua formação até a década de 1940, narra ricamente o panorama urbano da cidade no período em questão. In: OLIVEIRA, Paulino. Op. cit. p. 35.

¹¹ OLIVEIRA, Paulino. Op. cit. p. 36.

¹² Parte de análise das propostas verificou-se a partir da prancha que contém o projeto original de 1860. O material encontra-se no Arquivo Histórico da Prefeitura de Juiz de Fora.

¹³ OLIVEIRA, Paulino. Op. cit. P. 65.

¹⁴ Desde o concurso para a praça real em homenagem a Luiz XV, no século XVIII, em Paris, soluções de praças abertas para rios eram bastante populares. In: SALGADO. Op. cit. p. 17.

¹⁵ OLIVEIRA, Paulino. Op. cit. P. 66.

¹⁶ OLIVEIRA, Paulino. Op. cit. P. 76.

¹⁷ OLIVEIRA, Paulino. Op. cit. P. 89.