

Entes Públicos e Privados no Planejamento e na Produção do Território: O Caso de Juiz de Fora

O princípio da história de Juiz de Fora está diretamente relacionado a vários caminhos, que tiveram fundamental importância na sua formação e no seu desenvolvimento inicial: o Caminho Novo; a Estrada Nova do Paraibuna; a Rodovia Companhia União e Indústria; e a Estrada de Ferro.

No século XVIII, a descoberta de ouro na Província de Minas Gerais propiciou a constituição de caminhos que ligavam as áreas mineradoras, no interior do país, até o litoral. Entre esses, estava o Caminho Novo, aberto por Garcia Rodrigues Paes Leme em 1703, e concluído por Domingos Rodrigues da Fonseca, em 1709. Ele partia da Borda do Campo – atual Barbacena – e atravessava a Mantiqueira, até chegar ao Rio de Janeiro, facilitando o transporte do ouro extraído das minas, ao diminuir a distância até a Serra do Mar (ESTEVEZ, 1915). Assim, a Coroa Portuguesa procurava evitar o contrabando e o transporte do ouro por caminhos alternativos, utilizados como fuga dos altos impostos cobrados sobre a extração.

Para estimular a ocupação da região, várias sesmarias foram concedidas pelo Rei de Portugal ao longo do Caminho. Além de pagar tributo à Coroa, era obrigação do sesmeiro plantar roças, para fornecer alimento para os tropeiros, e cuidar do trecho do Caminho Novo que passasse por suas terras, com o risco de perder sua concessão, caso não atendesse seu comprometimento em um prazo de dois anos. Dessa forma, foram surgindo povoações, em torno dos ranchos e das fazendas.

Entre as sesmarias, estava a de João de Oliveira, que a vendeu em 1713 a Luís Forte Bustamante e Sá, o “juiz de fora” – antigo cargo ocupado por magistrado, para o qual era nomeado pelo Governo Geral. Este construiu na propriedade um sobrado, que passou a ser conhecido como “fazenda velha” ou “sobrado do juiz de fora”. Em 1728, as terras foram vendidas a Roberto Carr Ribeiro e, dez anos depois, a Antônio Vidal Barbosa. A fazenda foi adquirida por Antônio Dias Tostes em 1812.



Fig. 01: Sobrado do juiz de fora, no detalhe da pintura de Sílvio Aragão.
Fonte: TRIBUNA de Minas, 1997.

A partir disso, ao longo da trajetória urbana de Juiz de Fora, assiste-se a várias mudanças ocasionadas por diferentes agentes, locais e externos, com distintas visões e objetivos, que influenciaram o processo de formação e desenvolvimento da urbe, com rebatimentos morfológicos e territoriais, além de inovações tecnológicas. Atuam como...

forças urbanas que constroem e modificam o espaço em busca de atendimento a suas necessidades, que brigam e disputam a cidade, que utilizam valores e situações do cotidiano para seus propósitos, que geram ações sociais de interesse coletivo para os cidadãos, mas também que mostram a idéia de cidade que pretendem construir (ABDALLA, 2000).

O fim do ciclo do ouro e o avanço da economia cafeeira trouxeram novas necessidades para a região. O transporte de cargas feito por burros passou a ser realizado por carros de transporte, exigindo melhorias na ligação entre Vila Rica e o Rio de Janeiro. O governo de Minas Gerais optou por construir uma nova estrada, contratando, em 1836, o engenheiro prussiano Heinrich Wilhelm Halfed.

Inaugurada em 1838, a Estrada Nova do Paraibuna, agregou, em grande parte, o trajeto já existente do Caminho Novo, ampliando-o. Ao chegar ao local onde hoje se encontra o Bairro Benfica, a Estrada abandona o percurso antigo, atravessa o Rio Paraibuna, prossegue em direção à atual área central de Juiz de Fora, sobe o Morro da Gratidão – atual Morro da Glória –, contorna a lagoa de 50.000 metros quadrados que existia no local do Largo do Riachuelo, e segue numa reta de três quilômetros, virando-se depois em curvas para a esquerda, até alcançar outra vez o Rio, retomando o Caminho Novo, rumo ao Rio de Janeiro. Assim, começou a se formar o povoado de Santo Antônio do Paraibuna, a partir do traçado da Estrada Nova, que em seu trecho de reta, consolidar-se-ia como um dos principais eixos de ocupação da localidade, provocando o abandono progressivo da região à margem oposta do Rio Paraibuna, aonde se situava o sobrado do juiz de fora (LESSA, 1985).



Fig. 02: Esquema mostrando o trecho da Estrada Nova que segue em direção à área central de Juiz de Fora, em relação ao Caminho Novo, ao Rio Paraibuna e a outras localidades.

Fonte: SANTOS, Aline Lima, 2008. A partir de desenho de Giroletti, 1988.

Halfeld implementou um processo de desenvolvimento para a ocupação das terras do sogro, inclusive com a doação de terrenos, conforme pode ser observado em uma planta elaborada pelo engenheiro em 1844. A grande reta, no sentido norte-sul, é cortada no meio pela Ribeira da Independência. No desenho são demarcados, do lado esquerdo da Estrada, quatorze casas já construídas ou em construção, e do lado direito, a Capela de Santo Antônio, dois ranchos e vinte e seis casas, seguindo um alinhamento definido por Halfeld. Essa preocupação demonstra as intenções iniciais dele como agente de formação do espaço. O crescimento da povoação, que em menos de dez anos já possuía quarenta casas e uma capela, é visível.

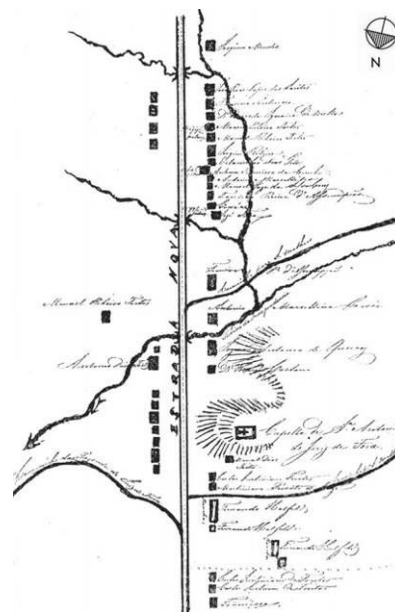


Fig. 03: Planta da Estrada Nova do Paraibuna feita por Halfeld, em 1844. Fonte: LESSA, Jair, 1988.

Principalmente a partir da década de 1840, a cafeicultura se desenvolveu ao redor da localidade, refletindo diretamente na sua evolução e a transformando no principal núcleo urbano da região. A produção das fazendas se concentrava ali para ser transportada e comercializada no Rio de Janeiro. A vila oferecia variados produtos de subsistência, como também atividades sociais e culturais. Em Minas Gerais e em São Paulo, o ciclo do café...

tem como uma de suas características marcantes a idéia de modernização dos barões do café, que se traduziu em investimentos industriais e financeiros, repercutindo, desta forma, na urbanização das cidades por eles escolhidas para seus investimentos (ABDALLA, 2000).

Em 1850, o povoado foi elevado à categoria de vila, ainda com a denominação de Santo Antônio do Paraibuna. Por conta de um erro na publicação da lei, a instalação da vila só ocorreu em 1853. Na mesma década, a malha urbana da localidade foi se constituindo a partir de um desenho de ruas riscado por Halfeld, que se apropriou da Estrada do Paraibuna, tornando-a a principal rua da localidade – Rua Direita, atual Avenida Rio Branco. Dessa forma, como agente de formação do espaço, Halfeld agiu em favor de seus próprios interesses, considerando que havia se casado com uma das herdeiras do fazendeiro Antônio Tostes.

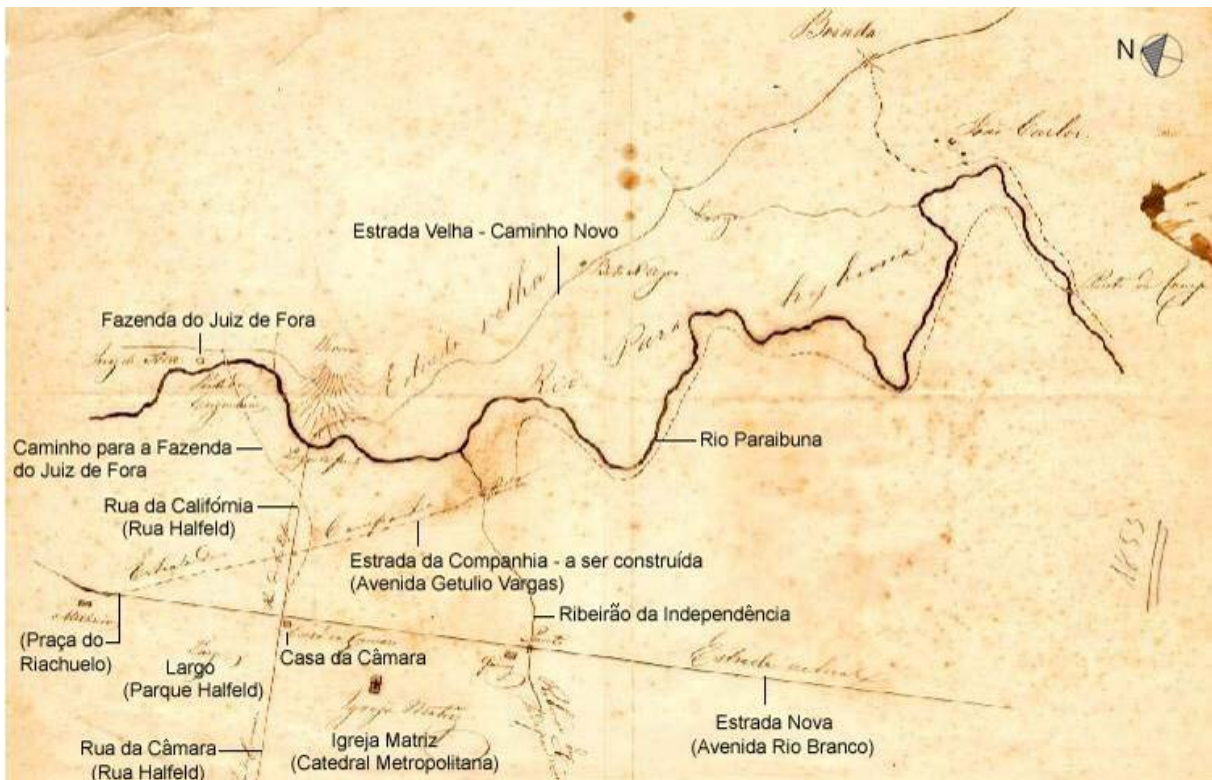


Fig. 04: Desenho de Juiz de Fora traçado por Halfeld em 1855. Fonte: ARQUIVO Histórico da Cidade de Juiz de Fora, 2007.

Com base na Rua Direita, o engenheiro traçou uma perpendicular, que deu origem às ruas da Califórnia e da Câmara – as duas formam a atual Rua Halfeld – e a um largo – atual Parque Halfeld –, onde doou terrenos para a construção da Câmara Municipal e do Fórum. Também previu loteamentos para casas e uma área para a localização da Igreja Matriz – atual Catedral Metropolitana.

Em 1856, a vila passou a ser a Cidade do Paraibuna e para comemorar o fato, também foram abertas, perpendiculares à Rua Direita, as ruas Imperial ou da Imperatriz – atual Rua Marechal Deodoro – e do Cano – atual Rua Sampaio –, e paralelas, as ruas Santo Antônio e Formosa – Rua do Comércio, atual Rua Batista de Oliveira (PASSAGLIA, 1983). A Câmara Municipal incentiva o embelezamento da cidade, prometendo fazer doações de terra aos proprietários da Rua Direita que construíssem jardins gradeados em frente às suas casas. Nove anos depois, a cidade é nomeada, por lei provincial, como Juiz de Fora (OLIVEIRA, 1966).

Ainda em meados da década de 1850, começou a ser desenvolvido outro eixo de expansão urbana, incentivado pelo Comendador Mariano Procópio Ferreira Lage: a Rodovia Companhia União e Indústria, cujo desenho foi orientado pelo curso do Rio Paraibuna e que propiciou a formação da Praça ou Largo da União e Indústria, onde hoje é a Praça do Riachuelo.

Legenda:
■ Largo Municipal
■ Largo da União e Indústria

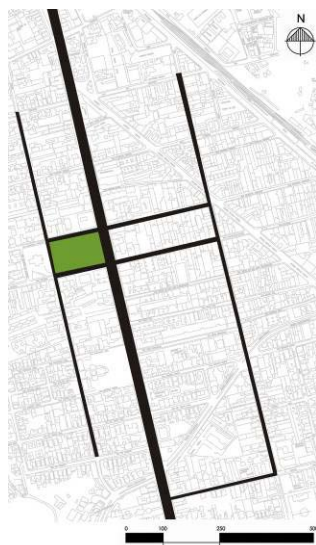


Fig. 5: Localização do Largo Municipal, de acordo com as ruas existentes em 1856. Fonte: SANTOS, Aline Lima, 2008. A partir de planta do acervo da Prefeitura Municipal de Juiz de Fora, 2000.

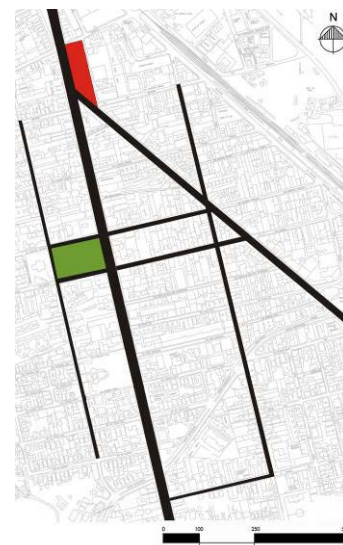


Fig. 6: Localização dos largos Municipal e da União e Indústria, com a inserção da Estrada União e Indústria. Fonte: SANTOS, Aline Lima, 2008. A partir de planta do acervo da Prefeitura Municipal de Juiz de Fora, 2000.

A estrada tornou-se referência de avanço tecnológico para a época, pelo domínio sobre a sinuosidade do rio. Inaugurada em 1861, a estrada ligava Juiz de Fora a Petrópolis, encurtando o caminho entre Minas e a Corte, com o objetivo de facilitar o transporte de mercadorias e, principalmente, do café.

Considerada a primeira rodovia da América Latina, a União e Indústria atravessa Juiz de Fora, na parte até então considerada como periferia da área urbanizada. Contribuiu significativamente para o progresso da cidade, propiciando, além do escoamento da produção, o desenvolvimento industrial e urbano da cidade, que se tornou um importante entreposto comercial e econômico da região da Zona da Mata Mineira.



Fig. 7: Trecho da Rodovia Companhia União e Indústria. Fonte: TRIBUNA de Minas, 1997.

Para construção da estrada, em 1856, a localidade recebeu a primeira leva de imigrantes alemães, tornando-se um “pólo de atração por excelência de novos e diversificados contingentes populacionais: mão-de-obra especializada, imigrantes, comerciantes e industriais” (GIROLETTI, 1988, p. 157).

Provisoriamente, os imigrantes foram alojados na subida do Morro da Gratidão, próximos a lagoa, sofrendo com uma epidemia de tifo, por conta das instalações precárias e da má alimentação. Posteriormente, nas terras pertencentes a Mariano Procópio foram construídas casas para as famílias alemãs, formando, em 1863, a Colônia Dom Pedro II.

Essa se dividia entre a de cima, agrícola, conhecida depois como São Pedro, e a de baixo, industrial, nomeada Vilagem – atual Rua Bernardo Mascarenhas. Com isso, o comendador estabeleceu outro centro populacional, independente e distante do centro urbano desenhado por Halfeld. Os dois estavam afastados por “matas, lagoas e brejos interligados sinuosamente entre o rio e a montanha” (LESSA, 1985, p. 74).

Fig. 8: Vilagem, no final do século XIX.
 Fonte: GIROLETTI, Domingos, 1988.



Fig. 9: Chácara e residência de Mariano Procópio.
 Fonte: <http://www.tribunademinas.com.br/especiais/museu/tp137.htm>.
 Acesso em 08 novembro 2007.

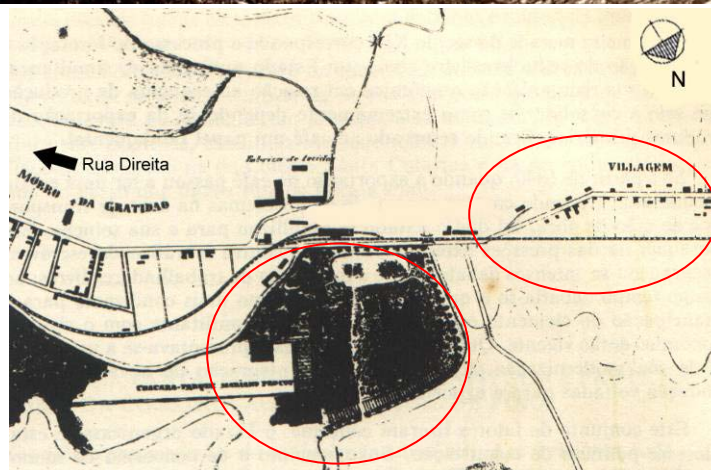


Fig. 10: Parte da “Planta da cidade de Juiz de Fora e arredores na província de Minas Gerais”, elaborada em 1884, pelo arquiteto Miguel Antônio Lallemon. Mostra à direita, a Vilagem, e ao centro, a chácara de Mariano Procópio.
 Fonte: PASSAGLIA, Luiz Alberto do Prado, 1983.

Com a implantação de lotes grandes, o traçado urbano trazido por Mariano Procópio promovia a instalação de indústrias, opondo-se à morfologia de lotes pequenos, idealizada por Halfeld. Havia uma disputa política entre os dois agentes privados de formação do espaço urbano e a diferença ideológica entre eles estava no fato de que Halfeld investia na imobilização de capital, e Mariano Procópio na capacidade industrial da cidade. Dessa forma, Halfeld atua como um agente local, e a Companhia União Indústria, na figura de Mariano, como um agente externo, que delinea outras formas para a cidade.

Dentro da nova realidade produtiva, na metade do século XIX, surgem as primeiras iniciativas para realização de melhorias urbanas. Em 1860, a Câmara solicita ao engenheiro alemão Gustavo Dodt a elaboração da primeira planta cadastral da cidade e de um plano para ordenar a expansão urbana, no qual as ruas perpendiculares à Rua Direita deveriam ser abertas até a Serra adjacente à cidade, o Morro do Imperador (OLIVEIRA, 1966). As ruas existentes e as novas deveriam adequar-se ao novo percurso entre Juiz de Fora e o Rio de Janeiro, constituído pela União e Indústria. A planta, contudo, ignora a povoação estabelecida por Mariano Procópio.



Fig. 11: Vista da Rua Califórnia, em 1860.
Fonte: TRIBUNA de Minas, 1997.

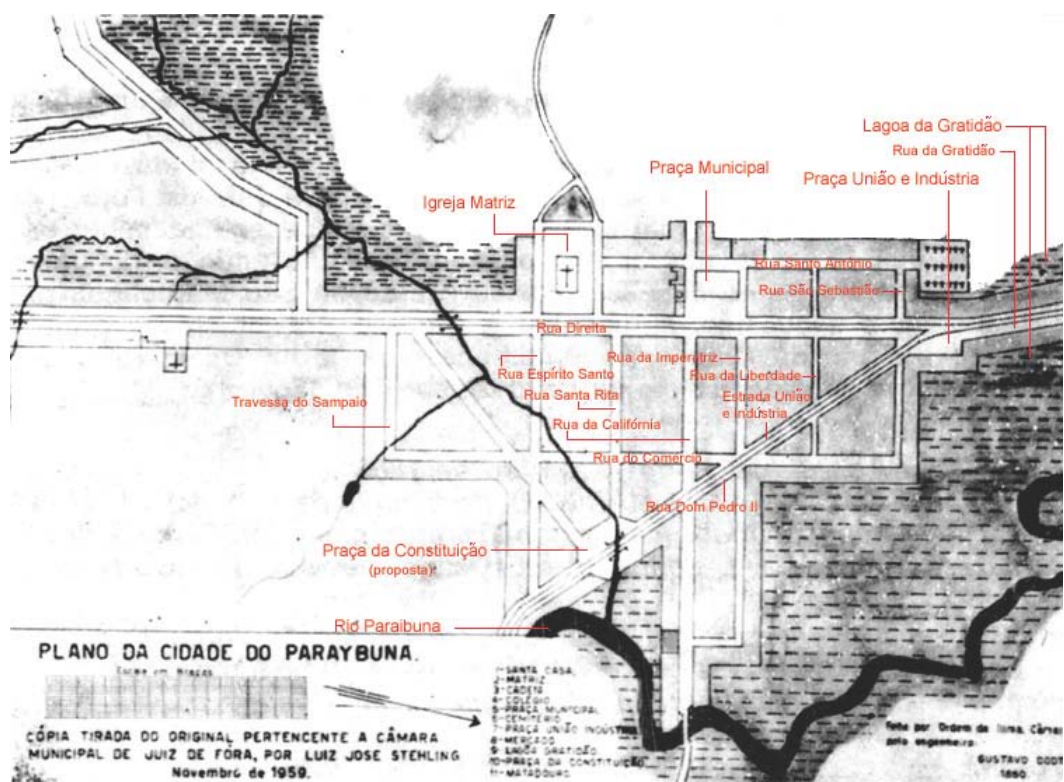


Fig. 12: Planta elaborada por Gustavo Dodt, em 1860.
Fonte: STEHLING, Luiz José, 1979.

Assim, o trabalho de Dodt constou de alinhamento e nivelamento das ruas, demarcação de alguns logradouros públicos e a previsão de um futuro traçado para a área central (GIROLETTI, 1988). Contudo, a proposta não foi seguida pelas administrações posteriores. O encontro da Estrada do Paraibuna, que já aparece com o nome de rua Direita, com a União e Indústria, que no seu lado par é nomeada Rua Dom Pedro II, forma um “v” e configura a Praça União e Indústria. A partir dessa intersecção, no sentido norte-

sul, cortando a Rua Direita e a Estrada, estão as seguintes ruas perpendiculares à primeira e paralelas entre si: São Sebastião, da Liberdade – atual Floriano Peixoto –, da Imperatriz, da Califórnia, Santa Rita e Espírito Santo.

A Rua Santo Antônio é desenhada com início em um cemitério, que apenas fez parte das propostas do engenheiro, e término nos fundos da Igreja Matriz. A Rua do Comércio liga a Travessa do Sampaio à Rua São Sebastião. O engenheiro ainda sugere a localização de um matadouro na Rua da Califórnia, ao lado do rio, e o desenho da Praça da Constituição, onde fica atualmente a Praça Antônio Carlos. Dodt também previu a Avenida do Córrego da Independência, indo da Rua Direita, cortando a Rua do Comércio, até chegar à Praça da Constituição.

O tecido urbano se estabeleceu, influenciado pelos padrões higienistas da época, em uma malha regular ortogonal, sobreposta a dois grandes eixos: a Rua Direita e a Estrada União Indústria.

Para atender as necessidades de higiene e saneamento da localidade, são implantadas medidas urbanas como: a construção do matadouro municipal em 1860; a canalização e o rebaixamento do Rio Paraibuna, visando o escoamento de águas e o controle de áreas pantanosas em 1863; o início das obras de abertura e calçamento de ruas, de escavação e capeamento de canais para a evasão de esgotos e drenagem das águas pluviais em 1868. Também foi desenvolvido, em 1875, um Plano de Escoamento e Abastecimento de Águas na Cidade, pelo engenheiro francês Aviant. Em 1883, foi elaborada a segunda planta cadastral da localidade.

Em 1875, a Ferrovia Dom Pedro II chegou à cidade, que se tornou um relevante centro ferroviário de Minas Gerais, fomentando a importância da urbe como pólo econômico da região. A inauguração da Estação de Juiz de Fora ainda permitiu o surgimento do Largo da Estação e consolidou as ruas Halfeld e Marechal Deodoro como eixos comerciais.

Com o desenvolvimento da lavoura cafeeira, o eixo ferroviário se expande e a cidade passa a ser servida também pela Estrada de Ferro Leopoldina, que a atravessa no sentido norte-sudeste, enquanto a Estrada de Ferro Dom Pedro II segue no sentido leste – oeste. O estabelecimento da ferrovia, ainda mais próximo às margens do Rio Paraibuna, se comparado com o da União e Indústria, salientou o avanço tecnológico sobre a sinuosidade do Rio, considerando que as inundações no local já podiam ser controladas.



Fig. 13: Vista da Estação de Juiz de Fora, em 1907, a partir da Rua Halfeld, nas proximidades do Rio Paraibuna.

Fonte: <http://isal.camarajf.mg.gov.br/fotos/principal.html>. Acesso em 30 outubro 2006.

Legenda:

- Largo Municipal
- Largo União e Indústria
- Largo da Estação

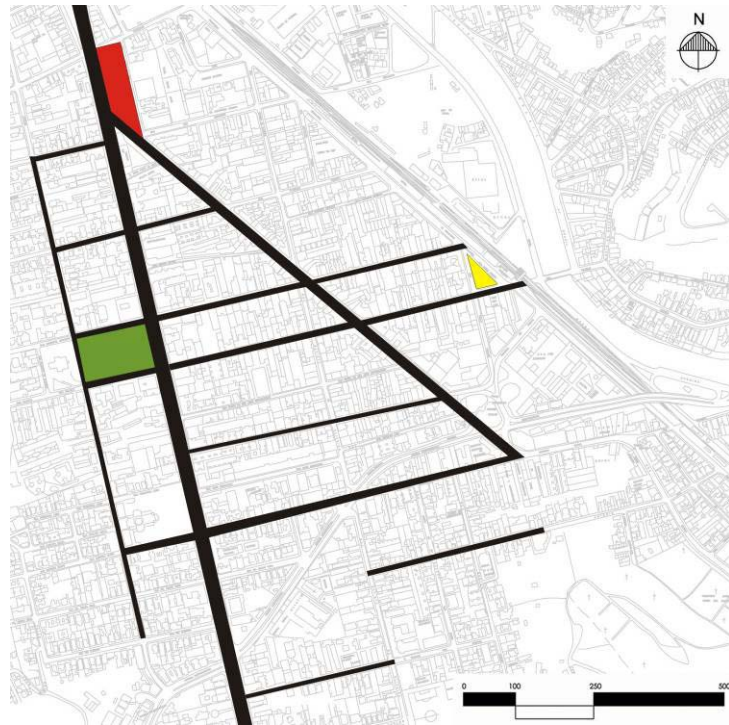


Fig. 14: Localização dos largos Municipal, União e Indústria e da Estação, de acordo com as ruas existentes em 1883.

Fonte: SANTOS, Aline Lima, 2007. A partir de planta do acervo da Prefeitura Municipal de Juiz de Fora, 2000.

Em 1881, foram inaugurados os bondes à tração animal na cidade, cujas linhas iam da Rua Direita à Estação, servindo as ruas Halfeld, da Imperatriz, do Comércio e Espírito Santo. O crescimento físico da cidade incentivou um maior desenvolvimento dos setores tecnológico e construtivo, com um aumento significativo da população, que passou de 27.800 em 1885 para 55.200 habitantes em 1890 (OLIVEIRA, 1966).

Da produção e comercialização do café, veio o capital de investimento que permitiu o surgimento da industrialização na cidade. Assim, no final do Império, a lavoura cafeeira cedeu lugar à indústria. A diversificação do mercado interno trazida pela imigração, com a mão-de-obra qualitativamente superior do imigrante europeu, contribuiu para esta mudança. Entre os anos de 1870 e 1920, a cidade assistiu um crescimento de 277 % em relação aos estabelecimentos industriais e comerciais (ABDALLA, 2000).

Em 1889, foi construída a primeira usina hidroelétrica do país, a Usina de Marmelos, que possibilitou a iluminação da cidade, por iniciativa e com investimentos do industrial Bernardo Mascarenhas. Este se firmou como mais um importante agente externo no processo de formação da cidade, ao estabelecer as Tecelagens Mascarenhas e Morrit Cia na cidade, e também ao investir na compra de teares ingleses e na formação do Banco de Crédito Real de Minas Gerais.



Fig. 15: Usina de Marmelos.
Fonte: ESTEVES, Albino, 1915.



Fig. 16: Fábrica de tecidos Bernardo Mascarenhas, em 1888.
Fonte: FAZOLATTO, Douglas, 2004.

A instalação da fábrica, junto à União Indústria e em um ponto periférico da malha urbana, no desaguadouro do Córrego da Independência, trouxe mudanças significativas para o local, pela necessidade de retificação do Rio Paraibuna para evitar inundações e para permitir a expansão posterior da tecelagem. Foi nesta mesma área que se instalou a Alfândega Ferroviária, em 1893, cujo pátio fronteiro definiu a conformação do último largo na área central histórica da urbe, o Largo da Alfândega.



Legenda:
 ■ Largo Municipal
 ■ Largo União e Indústria
 ■ Largo da Estação
 ■ Largo da Alfândega

Fig. 17: Localização dos largos Municipal, União e Indústria, da Estação e da Alfândega.
Fonte: SANTOS, Aline Lima, 2007.
A partir de planta do acervo da Prefeitura Municipal de Juiz de Fora, 2000.

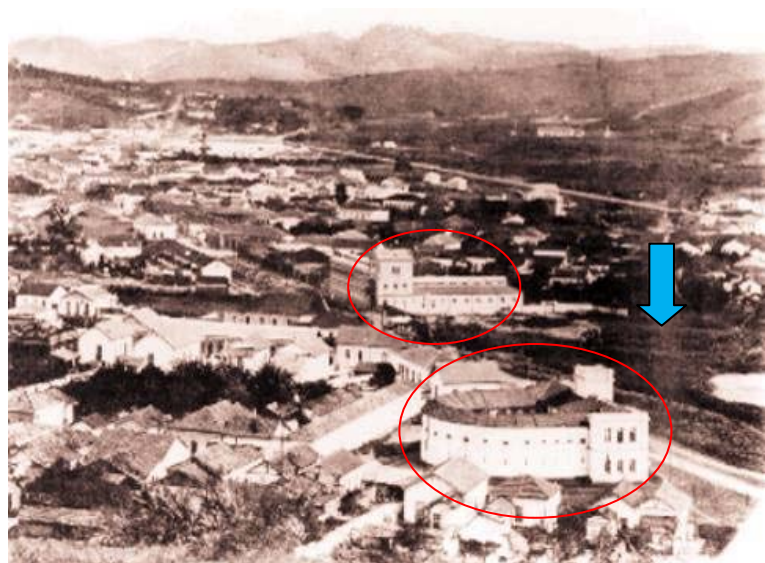


Fig. 18: Vista da cidade de Juiz de Fora em 1893. Ao centro, a Companhia Têxtil Bernardo Mascarenhas, ao lado esquerdo do Largo da Alfândega, e em primeiro plano, à direita, a antiga Cadeia (atual Escola Normal).
Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/Juiz_de_Fora. Acesso em 19 maio 2006.

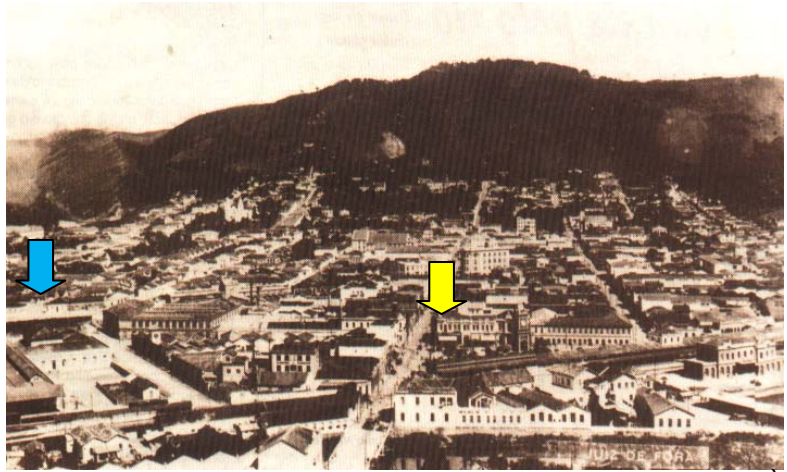


Fig. 19: Vista da cidade de Juiz de Fora no final do século XIX. À esquerda, o Largo da Alfândega e, ao centro, o Largo da Estação.

Fonte: TRIBUNA de Minas, 1997.

Por conta do desenvolvimento industrial impulsionado pela eletricidade, Rui Barbosa denominou a cidade como a “Manchester Mineira”, em uma comparação com a cidade inglesa que, na época, era um importante pólo industrial mundial. Juiz de Fora era considerada a cidade mais moderna do estado, sendo que não havia outra localidade “a que a ela se equiparasse sob qualquer aspecto, e principalmente, sob o aspecto industrial” (OLIVEIRA, 1966, p. 189). A modernização se refletia na urbanização da cidade e na tentativa de seguir os padrões europeus, expressa nos apelidos que a localidade foi recebendo: Europa dos Pobres; Atenas Mineira; e Barcelona Mineira, este último por causa do desenvolvimento comercial. Em 1906, foram instalados bondes elétricos, que utilizam os mesmos trilhos dos antigos movidos a tração animal.



Fig. 20: Vista da Rua da Imperatriz, na esquina com o Largo da Estação, no início do século XX.

Fonte: <http://www.novomilenio.inf.br/santos/bonden18.htm>. Acesso em 29 novembro 2007.



Fig. 21: Vista da Avenida Rio Branco no início do século XX. Ao fundo, está o Parque Halfeld.

Fonte: TRIBUNA de Minas, 1997.

Novas medidas foram tomadas para melhorar o aspecto urbanístico de Juiz de Fora, como a abertura de novas vias dotadas de redes de água e esgoto e a proibição da instalação de fábricas poluidoras no centro (LESSA, 1985). Mesmo dentro desse quadro de desenvolvimento, a partir da década de 1920, as limitações do setor industrial e o declínio

da economia cafeeira contribuíram para a modificação do perfil da cidade, que passou de centro comercial atacadista para um pólo prestador de serviços (PREFEITURA de Juiz de Fora, 2007).

Apesar das obras realizadas na segunda metade do século XIX, os problemas ocasionados com as inundações do Rio Paraibuna continuavam. Em 1915, os engenheiros Saturnino de Brito e Baeta Neves implementaram um Plano de Defesa contra as inundações em Juiz de Fora em 1915. Cinco anos depois, foi idealizado o Plano de Bacia do Córrego Yung.

Desde 1917, a Câmara Municipal incentivava a construção de novas edificações na cidade, tanto no centro quanto nos bairros, através de leis que ofereciam isenção de impostos por determinados períodos aos proprietários. Entre 1931 e 1936, foram realizadas várias obras na cidade, como o ajardinamento do Largo da Alfândega, o calçamento e saneamento de várias ruas, além de estudos para o abastecimento de água.

As iniciativas voltadas para o ordenamento da cidade continuam entre os anos 1945 e 1952, quando o urbanista Saboya Ribeiro desenha uma planta cadastral para a localidade e propõe o Plano de Urbanização e Extensão de Juiz de Fora, que não foi implantado por seu alto custo. Na década de 1940, foi instituída a primeira linha de ônibus urbano, que ligava um extremo da cidade a outro, alcançando bairros aonde os bondes não chegavam.



Fig. 22: Área central de Juiz de Fora, em 1950. Abaixo a Praça do Riachuelo e acima, o Parque Halfeld.
Fonte: TRIBUNA de Minas, 1997.

A canalização do Córrego da Independência e abertura da Avenida Independência, que liga o centro à zona sul da cidade e é uma das saídas que leva à BR-040, obra proposta por Gustavo Dodt em 1860, foi realizada cem anos depois. Pode ser considerada a última grande modificação sofrida na estrutura urbana do centro de Juiz de Fora. Em 1987, a legislação urbana básica do município foi aprovada; entre 1994 e 2000, é desenvolvido e aprovado o Plano Diretor da Cidade, e, entre 1998 e 2000, o Plano Estratégico.

Fig. 23: Planta do centro de Juiz de Fora, com marcação das principais avenidas, da Rua Halfeld, do Parque Halfeld e das praças do Riachuelo, da Estação e Antônio Carlos.
Fonte: SANTOS, Aline Lima, 2007. A partir de planta do acervo da Prefeitura Municipal de Juiz de Fora, 2000.

Legenda:
■ Parque Halfeld
■ Praça do Riachuelo
■ Praça da Estação
■ Praça Antônio Carlos (antiga Praça da Alfândega)
— Avenida Independência



Bibliografia

Arquivo Histórico da Cidade de Juiz de Fora - AHCJF.

Acervo da Prefeitura Municipal de Juiz de Fora.

ABDALLA, José Gustavo Francis. Juiz de Fora: Evolução urbana de uma cidade industrial desde o século XIX. In: **VI Seminário de História da cidade e do urbanismo, 2000, Natal**. VI Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. Natal: UFRN, 2000. v. 1.

ESTEVES, Albino. **Álbum do Município de Juiz de Fora**. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1915.

FAZOLATTO, Douglas. Juiz de Fora. Primeiros Tempos. In: NEVES, José Alberto Pinho; DELGADO, Ignácio J. G.; OLIVEIRA, Mônica Ribeiro de (org.). **Juiz de Fora: história, texto e imagem**. Juiz de Fora: FUNALFA, 2004.

GIROLETTI, Domingos. **A Industrialização de Juiz de Fora: 1850 a 1930**. Juiz de Fora: Editora da Universidade Federal de Juiz de Fora, 1988.

LESSA, Jair. **Juiz de Fora e seus pioneiros**. Juiz de Fora e seus pioneiros (do Caminho Novo à Proclamação). Juiz de Fora: UFJF/FUNALFA, 1985.

OLIVEIRA, Paulino de. **História de Juiz de Fora**. Juiz de Fora: Gráfica Comércio e Indústria Ltda., 1966.

PASSAGLIA, Luiz Alberto do Prado. **Preservação do Patrimônio Histórico de Juiz de Fora**. Juiz de Fora: Prefeitura Municipal de Juiz de Fora, 1983.

PREFEITURA Municipal de Juiz de Fora. **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Juiz de Fora, 2000**. Disponível em <<http://www.pjf.mg.gov.br/pddu/index.htm/>>. Acesso em: 16 maio 2007.

STEHLLING, Luiz José. **Juiz de Fora: a Companhia União Indústria e os alemães**. Juiz de Fora: FUNALFA, 1979.

TRIBUNA de Minas. **Juiz de Fora em 2 tempos**. Juiz de Fora: Esdeva Empresa Gráfica, 1997.

Sites Consultados

http://pt.wikipedia.org/wiki/Juiz_de_Fora. Acesso em 19 maio 2006.

<http://isal.camarajf.mg.gov.br/fotos/principal.html>. Acesso em 30 outubro 2006.

<http://www.novomilenio.inf.br/santos/bonden18.htm>. Acesso em 29 novembro 2007.

<http://www.tribunademinas.com.br/especiais/museu/index.htm>. Acesso em 08 novembro 2007.