

Café, Ferrovia e Recreio pós-municipalização.

Cynthia Cristina de Mello Carvalho

Leonardo Ribeiro da Silva*

Resumo: O objetivo do presente artigo produzido pelos historiadores Cynthia Cristina de Mello Carvalho, Leonardo Ribeiro da Silva é apresentar uma breve narrativa sobre o começo da cidade de 'Recreio' **. Fazendo um pequeno relato dos nativos existentes na Zona da Mata mineira e de sua colonização no século XVIII, que foi propiciada pela construção do Caminho Novo que ligou a região mineradora a capital do império e logo da expansão cafeeira nesta área. Após fazermos esta apresentação abordaremos a chegada da estrada de ferro e a formação urbana do então Arraial Novo, que em momentos tardios irá ser nomeado distrito e anos posteriores, será conhecido como 'Recreio'. Com a análise do jornal O Verbo, identificaremos os percalços que a administração municipal teve em seu momento inicial do então município.

Palavras - chave: Zona da Mata Mineira – Ferrovia – Municipalização.

* Graduados em História pelas Faculdades Integradas de Cataguases – 2005/2007.

Leonardo Ribeiro da Silva – Pós-graduando em Ciências Humanas - Brasil, Estado e Sociedade - pela Universidade Federal de Juiz de Fora.

** A cidade de Recreio encontra-se localizada na Zona da Mata mineira, fazendo parte da Microrregião da Mata de Cataguases. O município possui uma área territorial de 246 quilômetros quadrados, estando a 393 quilômetros da capital mineira. Disponível on-line:< <http://www.recreio.mg.gov.br>>. Acesso em 23 de maio de 2008.

O objetivo do presente artigo é apresentar uma breve narrativa sobre o começo da cidade de Recreio. Inicialmente faremos uma pequena abordagem dos nativos da Zona da Mata Mineira e na decorrência do texto analisaremos a colonização da mesma que no princípio de povoamento era conhecida por Sertões do Leste¹, este tema será essencial para o desenvolvimento do artigo, principalmente no instante em que limitaremos à produção cafeeira. Após esta referência será relatado o início do Arraial Novo, que inicialmente teve sua formação urbana ligada à chegada da ferrovia em terras onde atualmente é situado o presente território que é chamado 'Recreio', serão analisados posteriormente as dificuldades que foram encontradas no então município de mesmo nome.

Na área dos Sertões do Leste havia diversidades de etnias indígenas, estas nem sempre conviviam em certa harmonia. Na proximidade aonde viria a ser Rio Pomba encontravam-se os Coropós; hoje onde se encontram os municípios de Cataguases, Visconde do Rio Branco e Ubá os índios Coroados; os Purís ocupavam uma extensa faixa ao leste da região partindo de Manhuaçu até Muriaé e Leopoldina; os Miritis dissidentes dos Purís eram encontrados nos atuais Rio Preto e Juiz de Fora. Entre os Coroados e os Coropós havia uma concordância de não serem amigáveis aos portugueses em função da aliança com os Tamoios no século XVI, existia também um clima hostil entre Purís e Coroados.²

A relação entre brancos e índios não era nada pacífica, mas com a chegada de Guido Tomás Marlière esta relação se harmonizou. Logo foram surgindo tropeiros a fim de comercializarem suas mercadorias e conquistar terras.

¹ Fernando Lamas em seu trabalho "Os primórdios do povoamento e da colonização da Zona da Mata Mineira no século XVIII" faz uma leitura precisa de alguns autores sobre o termo Sertões do Leste.

Para Luís da Câmara Cascudo sertão define-se como interior. Já Ângelo Carrara definiu o termo sertão como região pouco povoada. LAMAS, Fernando Gaudereto. **Os primórdios do povoamento e da colonização da Zona da Mata Mineira no século XVIII**. pp.4-5. Disponível on-line: <<http://www.historica.arquivoestado.sp.gov.br>>. Acesso em 26 de maio de 2008.

² Para um melhor esclarecimento sobre os nativos da mata. BLASENHEIN, Peter Louis. **Uma História Regional: A Zona da Mata Mineira (1870/1906)**. Trabalho publicado pelo Centro de Estudos Mineiros. V Seminário de Estudos Mineiros. UFMG/PROED, 1982. Disponível on-line: <<http://www.asminasgerais.com.br>>. Acesso em 26 de maio de 2008.

A partir deste momento enfocaremos nossa respectiva pesquisa sobre a colonização da mata mineira até chegarmos ao ano de 1874 que supostamente é referente à instalação da via férrea com seus avanços e transformações na localidade onde hoje se encontra a cidade de Recreio.

Existem duas etapas da colonização da mata, a primeira tem relação com o Caminho Novo³ que fora aberto na região sul da mata com intuito de fazer um tráfego mais seguro do ouro. A região era uma barreira natural para evitar o descaminho do ouro. Com a construção deste caminho há um empreendimento da Coroa para assegurar o fluxo do ouro. Anderson Pires em sua tese de mestrado nos dá uma identificação deste fato:

(...) Será ao longo de seu traçado que surgirão vários ranchos e pousos, visando atender o tráfego das tropas pelo caminho com estadia e alimentação, invariavelmente com produção própria já que estes ranchos regularmente eram acompanhados com “roças” de produção agrícola variada e criação de animais. Além disso, a severa fiscalização da Coroa impôs a construção de vários “registros”, visando sempre o controle do fluxo aurífero. Tanto os “ranchos” quanto os “registros” foram o ponto de partida de várias aglomerações que posteriormente evoluíram para vilas e cidades. (PIRES, 1993:36)

Já a segunda etapa da colonização foi beneficiada com a expansão cafeeira que foi favorecida pela posição geográfica desta região, fato este acontecido no século XIX, mas inicialmente o café advém em fins do século XVIII pelo Vale do Paraíba Fluminense.

Expandiu-se inicialmente pela baixada fluminense e pelo vale do Paraíba fluminense, tendo como grandes produtores os municípios de Vassouras, Valença, Barra Mansa e Resende. Chegou a entrar em Minas Gerais, na Zona da Mata entre 1791 e 1798. (MARTINS, 1990:8)

Com a chegada do café começaria a ter um crescimento populacional a região da mata, as doações de sesmarias eram feitas em sua maioria das ocasiões para famílias que gozavam de certos privilégios para com a coroa portuguesa.

³ O Caminho Novo fora idealizado por Garcia Rodrigues Paes após este pedir autorização ao rei português D. Pedro II para abrir uma nova rota em direção às Gerais em 1702, para um melhor entendimento. LAMAS, Fernando Gaudereto. **Os primórdios do povoamento e da colonização da Zona da Mata Mineira no século XVIII**. Disponível on-line:<[http:// www.historica.arquivo.sp.gov.br](http://www.historica.arquivo.sp.gov.br)> Acesso em 26 de maio de 2008.

Em 1819 a produção mineira concentrava-se em distritos de fronteira, Matias Barbosa, Além Paraíba, Mar de Espanha e Rio Preto. O sucesso desse plantio fez o café se expandir para outras áreas, chegando a Juiz de fora em 1828, Leopoldina, Cataguases e Ubá por volta de 1840. (BLASENHEIN, 1982).

O crescimento demográfico da região foi um fato extraordinário, chegando a ser referido a 7% da população mineira. As propriedades eram em suas grandes partes divididas tanto do lado fluminense quanto do lado mineiro, às margens do rio Paraibuna e Paraíba. O quadro abaixo faz uma relação do crescimento que existiu na área em um curto período.

Crescimento Demográfico da Zona da Mata 1822/1890

Ano	População	Índice
1822	20.000	100
1872	250.000	1.250
1890	430.000	2.150

FONTE: PIRES, ANDERSON JOSÉ. CAPITAL AGRÁRIO, INVESTIMENTO E CRISE NA CAFEICULTURA DE JUIZ DE FORA – 1870/1930. (MESTRADO) ICHF/UFF. JULHO 1993. P.37.

A Zona da Mata foi uma região politicamente ligada a Minas Gerais. Para com o Rio de Janeiro podemos falar de uma relação de interdependência, a economia cafeeira da mata era um alargamento da do Vale Paraíba fluminense. Com a crise do café no século XIX no Rio os matenses ficaram cientes de sua importância para Minas.

A mão-de-obra escrava existente foi distinta das outras zonas cafeeiras, a predominância na Zona da Mata foi o tráfico intraprovincial e interprovincial⁴.

O comércio intraprovincial de escravos, que realocizou os escravos da decadente Zona de Mineração na dinâmica Mata, manteve a viabilidade da escravidão na Mata - diferentemente das Províncias do Rio e de São Paulo - pelo menos até 1886, quando o regime escravista nacional começou a se desintegrar. (BLASENHEIN, 1982).

A cidade de Juiz de Fora teve uma importância bastante relevante não só em relação à cafeicultura, podemos também encontrar nesta área “(...) a produção

⁴ Além da decadência da mineração, a Lei Eusébio de Queiroz de 1850 que foi a lei que proibiu o tráfico negreiro também impulsionou o tráfico interprovincial.

de fumo e de aguardente, que também era exportada principalmente para o Rio de Janeiro". (LAMAS; SARAIVA; ALMICO:10)

Voltando a fazer um relato sobre a mão-de-obra escrava em áreas matenses, abordaremos gráficos referentes ao trabalho produzido por Anderson Pires e outro de Cláudio Heleno Machado:

Municípios Cafeeiros 1883/1887

Município	Fazendas	Área (hectares)	Área média por faz. (há)	Pés de café (milhões)	Média de pés por faz.	Nº de escravos por faz.	Média de escravos por faz.
Juiz de Fora	26	13.577	522	4.334.000	166.692	1.301	50.0
Leopoldina	42	29.554	703	4.790.000	114.047	1.386	33.0

Município	Valor do plantel (mil réis)	Média do plantel (mil réis)	% do plantel sobre o total	Valor total das faz. (mil réis)
Juiz de Fora	1.539.625	59.216	48.7	3.160.203
Leopoldina	1.627.350	38.746	43.1	3.772.575

FONTE: PIRES, ANDERSON JOSÉ. CAPITAL AGRÁRIO, INVESTIMENTO E CRISE NA CAFEICULTURA DE JUIZ DE FORA – 1870/1930. (MESTRADO) ICHF/UFF. JULHO 1993. P.37.
 O QUADRO ACIMA NOS DÁ UMA RELAÇÃO DAS FAZENDAS DA CIDADE DE JUIZ DE FORA E LEOPOLDINA, ESSAS IMPORTANTÍSSIMAS NA CAFEICULTURA DA MATA.

Tráfico Intra e Interprovincial de Escravos em Juiz de Fora, 1862-1871 e 1880-1884.

Especificação	Nº	%	Escravos Negociados					
			Homens		Mulheres		Total	
			Nº	%	Nº	%	Nº	%
Transações Intramunicipais	106	46,70	97	34,40	71	32,72	168	33,67
Transações Intermunicipais (Zona da Mata)	28	12,33	22	7,80	22	10,14	44	8,82
Transações Intermunicipais (Outras Regiões de Minas)	48	21,15	56	19,86	63	29,03	119	23,85
Transações Interprovinciais (1)	21	9,25	78	27,66	38	17,51	166	23,24
Outras Transações (2)	24	10,57	29	10,28	23	10,60	52	10,42
Total	227	100	282	100	217	100	499	100

– 9(NOVE) ESCRAVOS DO SEXO MASCULINO FORAM ANTERIORMENTE OBJETO DE TRANSAÇÕES INTRAMUNICIPAIS: TENDO SIDO CONTADOS TAMBÉM NAQUELA ESPECIFICAÇÃO.

– REFEREM-SE ÀS SITUAÇÕES VARIADAS: TRANSAÇÕES QUE ENVOLVEM COMPRADORES E VENDEDORES NÃO RESIDENTES EM JUIZ DE FORA, EM QUE HOVE OMISSÕES NO REGISTRO DAS RESIDÊNCIAS DOS MESMOS OU QUE SE CARACTERIZAM POR OPERAÇÕES DE PERMUTA DE ESCRAVOS.

FONTE: MACHADO, CLÁUDIO HELENO. TRÁFICO INTERNO DE ESCRAVOS NA REGIÃO DE JUIZ DE FORA NA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XIX. P.P.5-6.

Neste quadro observamos as transações de mão-de-obra escrava que existiam no território juiz-forano, transações estas feitas tanto dentro da cidade como com outras regiões de Minas e até com outras províncias.

Para fazermos um relato do escoamento da produção analisamos “(...) a precariedade do sistema de transporte” (PAULA: 4), que em sua maioria era feito em lombo de burros e em estradas de difícil acesso. Esta precariedade começaria a cair no ano de 1860, quando se inicia a construção da Rodovia União e Indústria⁵.

A inauguração da Rodovia União & Indústria, em 1861, é emblemática, pois melhorou significativamente as condições de transporte entre a Mata e o Porto do Rio de Janeiro, permitindo um maior fluxo comercial à produção, além da economia de tempo e recursos. (PAULA: 4)

Com a abertura de uma estrada de bom acesso ao Rio de Janeiro, Juiz de Fora passou a ter status de “(...)principal entreposto comercial e centro armazenador do café produzido naquele espaço regional em formação.” (PAULA: 10)

O momento estava propício para significativas inovações na economia cafeeira, logo uma dessas inovações faria com que o transporte se modernizasse, era a chegada da estrada de ferro⁶, a primeira ferrovia havia sido inaugurada no Brasil em 1854 com o empreendimento de Irineu Evangelista de Sousa – Visconde de Mauá – esta estrada fazia a ligação do Rio de Janeiro à serra de Petrópolis :

⁵ A Rodovia União & Indústria foi projetada e construída pela Cia. União & Indústria, fundada em Juiz de Fora, de propriedade do cafeicultor Mariano Procópio. Tinha o objetivo de construir uma estrada moderna que facilitasse o escoamento da produção cafeeira daquela região para o Porto do Rio de Janeiro.

⁶ (...) as estradas de ferro tornaram-se uma obsessão na Mata e em todo o Estado. Todos os mineiros compartilhavam a noção, tão comum no século XIX, de que a locomotiva prometia ser um agente da civilização e do progresso. Mas, pelos meados da década de 80, somente a Mata podia orgulhar-se de ter uma rede bem desenvolvida, já que era a única região em que as realidades econômicas permitiam a execução das concessões outorgadas pela Assembléia Legislativa. BLASENHEIN, Peter Louis. Uma História Regional: A Zona da Mata Mineira (1870/1906). Trabalho publicado pelo Centro de Estudos Mineiros. V Seminário de Estudos Mineiros. UFMG/PROED, 1982. Disponível on-line: <<http://www.asminasgerais.com.br>>. Acesso em 26 de maio de 2008.

A primeira estação ferroviária em Minas foi inaugurada em 1869, estando localizada em Mar de Espanha, no sul da Mata. Seus trilhos faziam parte do tronco principal da EFP II^{***}, que em 1876 chegou à Juiz de Fora. Nesse intervalo de tempo, entretanto, muitas ferrovias menores foram criadas (...). Dessa forma, a construção de pequenos ramais tornou-se um ótimo negócio, principalmente porque as companhias podiam ser vendidas no mercado com lucros de 5 a 10%. (GIOVANINI; MATOS: 12)

Após as informações a cerca da Zona da Mata com sua colonização e sua importantíssima expansão cafeeira chegamos ao foco principal de nosso trabalho que foi a inauguração da estação ferroviária que logo iria propiciar a formação urbana do território que hoje é compreendido como a cidade de Recreio.

A autorização para construir a estrada de ferro ligando Porto Novo do Cunha a Leopoldina veio com a Lei Mineira nº 1826, de 10 de outubro de 1871. Três anos depois, em outubro de 1874, foram inauguradas as estações de Porto Novo e Volta Grande. Mais um ano e meio e, em dezembro de 1874, inaugurava-se a estação de Providência, de onde partiriam os trilhos para atingir Conceição da Boa Vista. Em agosto de 1876 foi inaugurada a estação de Campo Limpo, atual Ribeiro Junqueira. Sendo assim, os trilhos teriam cruzado o território do atual município de Recreio entre 1874 e 1876 e não parece viável que a Estação do Recreio tenha começado a operar em julho de 1874(...). (CANTONI)

Na conclusão da pesquisadora Nilza Cantoni⁷, a inauguração da estação de Recreio não fora efetivamente no ano de 1874 como é citado no site da Prefeitura Municipal de Recreio e no relato do jornal “Voz da Cidade” de janeiro de 2000.

O trajeto da estrada férrea é um ponto de extrema incógnita, pois nas descrições das fontes citadas à cima, o percurso teria sido desviado do povoado de Conceição da Boa Vista por desinteresse dos proprietários da Fazenda São Mateus e pela família Rocha. Estando cientes deste fato os irmãos Coronel Francisco Ferreira Neto (proprietário da fazenda das Laranjeiras) e Capitão Inácio Ferreira Brito (proprietário da fazenda do Recreio) colocaram-se a disposição as suas respectivas terras para que a linha férrea as cortasse, terras estas que compreendem o atual território de Recreio.

Sabendo desta disponibilidade dos irmãos citados acima, os engenheiros

^{***} Estrada de Ferro Dom Pedro II.

⁷ Entendemos, portanto, que os trilhos foram assentados na região de Recreio entre maio de 1875 e agosto de 1876. Referência feita em < <http://www.arraialnovo.blogspot.com>>. Acesso em dia 29 de maio 2008.

da estrada de ferro The Leopoldina Railway Company iniciaram os estudos para ali desenvolverem o trajeto pretendido, com isso eles puderam constatar a viabilidade na linha de aclive e declive e daí inicia-se a construção da linha férrea. Podemos também identificar um olhar econômico que os engenheiros tiveram ao analisar a proposta dos irmãos:

(...) percebe-se que a mudança de um percurso, como foi o caso entre Conceição da Boa Vista (no projeto inicial) para o Arraial Novo (atual Recreio), levou também em consideração as dificuldades do trajeto inicialmente previsto. (...) o terreno é todo acidentado e improdutivo, oferecendo uma construção para a estrada de grandes dificuldades e despesas. (CANTONI)

Como já fora referido inicialmente o território pesquisado era conhecido por Arraial Novo, "(...) os livros do Cartório de Notas de Conceição da Boa Vista relativos ao período 1869 a 1885(...)" (CANTONI), fazem referências ao então Arraial Novo no ano de 1877 quando ele está sendo fundado.

O nome Arraial Novo não vingou, pois a estação instalada em terras da Fazenda do Recreio⁸ obteve o nome da então fazenda por pedido de seu proprietário, que não tinha o seu nome ligado à sua propriedade. Pois, no princípio da obtenção da sesmaria Inácio era residente com seu irmão Chiquinho na Fazenda das Laranjeiras. Inácio então casa-se e constrói a sua propriedade que teria o nome de Fazenda do Recreio.

Segundo a memória do povo recreense o Capitão Inácio ficava aborrecido quando se falava que ele era dono da Fazenda das Laranjeiras, ele pronunciava que a Fazenda Laranjeiras era do Chiquinho e que a sua era a Fazenda do Recreio. (VOZ DA CIDADE, JANEIRO 2000:3)

A malha ferroviária foi um progresso da Zona da Mata Mineira e é surpreendente o tamanho desta em comparação com as outras áreas matense. "(...) Em 1884, a malha ferroviária da região era de 602 km, contra 269 km no Sul de

⁸ O nome Recreio é uma inspiração na lenda de que muitos índios Puris e tropeiros comerciantes paravam nesta região para se alimentarem e descansarem. Existe também em um periódico especializado em eventos ferroviários a citação sobre o determinado nome: "Sua origem se perde na época em que os tropeiros por ali passavam vindos com mercadorias adquiridas no interior, ou levando para lá as compras feitas na Corte. Naquele ponto os tropeiros organizavam pousos e o denominaram Recreio por ser muito aprazível (..)". **Leopoldina**. 2ª fase, nº 59, julho de 1950, nº 32-Rio.

Minas e 135 km na região Central”. (GIOVANINI; MATOS: 2)

Com a expansão da ferrovia o território de Recreio fora se urbanizando, de princípio o então Capitão Inácio detentor de 329 alqueires de terra com 80x80 “(...) determinou que 18 alqueires ficassem reservados para o perímetro foreiro do povoado, dos quais doaria 2 para a construção da estação e seus desvios, ruas, praças, igreja e cemitério”. (VOZ DA CIDADE, 2000:3)

Diante de um começo promissor o povoado se eleva a distrito já em 27 junho de 1890 através do Decreto Estadual nº123 e confirmado pela Lei Estadual nº2 de 14 de setembro de 1891, neste ano é inaugurado uma nova estação ferroviária, este ramal ligaria Recreio a Campos (RJ) e era conhecida como Alto – Muriaé , esta pouco tempo mais tarde seria vendida à Leopoldina Railway.⁹ (...) Criava-se em Recreio um importante complexo ferroviário, com grande fluxo de passageiros interligando populações de cidades do interior de 3 estados (Rio de Janeiro, Espírito Santo e Minas) com a capital do país (Rio). (VOZ DA CIDADE, JANEIRO 2000:3)

Tendo um olhar comparativo visualizamos uma diferença entre o momento que se passava na Zona da Mata Mineira e no território de Recreio, já que o produto que impulsionara a economia da área matense começara a decair a partir do final dos anos 20 do século XX. (LAMAS; SARAIVA; ALMICO: 19). Mas, entendemos que a expansão do café foi o que trouxe a modernização do meio de transporte que na época estudada tivera sido um grande fenômeno que logo chegaria às terras que

⁹ A Leopoldina, que já se estendia de Porto Novo a Cataguases em 1877, atravessava os mais prósperos municípios cafeeiros da região. Assim, esta estrada de ferro incorporou, em rápida sucessão, as insolventes Estradas de Ferro Pirapetinga, Alto Muriaé, União Mineira e Juiz de Fora-a-Piau, e uma série de linhas falidas na Província do Rio. Mas a extensão da Leopoldina esgotou os recursos da companhia. Além do custo de sustentar tantos quilômetros adicionais de linhas com trilhos de bitola diferentes, as novas linhas freqüentemente corriam paralelas uma às outras, competindo, assim, com o tronco principal da Leopoldina. Mais grave ainda, a rede fluminense atravessava fazendas de café improdutivas. Como consequência destes problemas financeiros, a qualidade do serviço na Leopoldina declinou constantemente durante a década de 90. A companhia declarou falência em 1897 e foi reorganizada no ano seguinte, como empresa inglesa. BLASENHEIN, Peter Louis. **Uma História Regional: A Zona da Mata Mineira (1870/1906)**. Trabalho publicado pelo Centro de Estudos Mineiros. V Seminário de Estudos Mineiros. UFMG/PROED, 1982.

hoje são chamadas de Recreio.¹⁰

Impulsionado pela ferrovia o distrito logo se municipalizara no ano de 1938.¹¹

Em relato feito em um jornal de 1939, analisamos o grande entusiasmo que tomava conta da população recreense:

Municípios velhos, com muitas vês a extensão territorial de Rêcreio, os há pelo estado de Minas, sem que sua renda jamais se tivesse aproximado a do distrito de Rêcreio. Porque?

Não procuremos municípios. Procuremos distritos. Dentre os que formavam o município de Leopoldina, o menor deles, territorialmente, era o de Rêcreio no entanto era o de maior renda. Porque? Pela razão simples de que sendo um lugar onde não se conta uma só grande fortuna, é lugar rico pela existência de muitas pequenas fortunas.

Dirão observadores menos avisados ou o que é mais fácil, espíritos interessados na destruição permanente, que tal se deve a localização da cidade, como entroncamento que é de estrada de ferro. Completo erro de visão. A riqueza é devida, exclusivamente, à divisão da propriedade fundiária, facilitando desta forma, a policultura. Uma terra que se bate a si própria e que ainda produza para outras terras, não pode deixar de ser rica e ter pela frente um futuro promissor. Tudo dependera de saber aproveitar essa base de riqueza inicial, acompanhando no seu permanente evoluir.

(O VERBO, 29/01/39: 1-2) (Francisco de Castro Neves)

No ano da municipalização o então governador de Minas, Benedito Valadares havia indicado o senhor Modesto Faria para o cargo de prefeito e este ficara de janeiro de 1939 a 05 de maio de 1946.¹² A municipalização fez com que houvesse um grande crescimento no setor econômico.

A indústria mais explorada é a da cerâmica, havendo ainda fábricas de ladrilhos, aguardente, máquinas de beneficiar arroz e café e duas congelações de leite. Mas reside no comércio a grande força de Recreio.

¹⁰ (...) surgiu na cidade o mais importante entroncamento ferroviário da Zona da Mata, fazendo aqui a base para o desenvolvimento sócio-econômico de várias cidades do interior dos estados de Minas, Rio e Espírito Santo (...). Recreio passava a ser centro das atenções na região sudeste. Sua ligação com a capital do país (Rio de Janeiro, e seus principais portos (Vitória, Santos e Rio), creditavam o município para um progresso promissor. **Voz da Cidade**, Recreio, janeiro de 2000, ano V, n°37.p.4.

¹¹ Por força do Decreto – Lei Estadual n° 148, de 17 de dezembro de 1938, município e a cidade de Recreio são criados. Passa Recreio constituído da sede e dos distritos de Conceição da Boa Vista (incluindo o povoado de Barreiros) e São Joaquim (Angaturama). Estimativas do Departamento Estadual de Estatísticas davam na época uma população de 8.500 habitantes. *Ibidem*, p.4.

¹² O artigo 27 da **Constituição de 10 de novembro de 1937** diz: “Art 27 - O Prefeito será de livre nomeação do Governador do Estado.” Disponível on-line: < <http://www010.dataprev.gov.br>>. Acessado em 11 de junho de 2008.

Sessenta estabelecimentos comerciais contribuem com vultosa parcela para as rendas do município. A cidade conta com 11 estabelecimentos escolares, onde é ministrado o curso primário. (LEOPOLDINA, JULHO 1950: 40)

No setor agropecuário o município também se destaca, em 1942 o fez se tornar o maior exportador de leite para o Rio de Janeiro, entre 40 fornecedores.¹³ Recreio também se destacou como um grande produtor de arroz, milho, banana, café, laranja e outras frutas.

Produção Agropecuária nos primeiros anos de município Recreio- MG

Produtos	Tamanho das plantações em hectares
Arroz	6.000
Milho	1.050
Banana	45
Café	80
Laranja	14
Outras frutas	186

FONTE: **VOZ DA CIDADE**, RECREIO, JANEIRO DE 2000, ANOV,Nº37.

Mas, os anos que sucederam a elevação do distrito de Recreio a município não foram fáceis, pois um pequeno território que ali estava formado passara por diversas dificuldades. A companhia ferroviária nem sempre agradava a população da cidade, principalmente “no que se refere ao depósito de lenha, em local impróprio e inadequado... Reclamações sucessivas do povo recreense têm ficado no ar a espera de solução...”¹⁴ (O VERBO, 30/04/39). Outro problema encontrado nas instalações da ferrovia era:

(...) a falta de armazem para receber mercadorias... as formigas roubando e cortado sacos, como também a travessias das linhas no lugar onde são obrigados a transitar os carros e carroças estão em péssimas condições, com os dormentes apodrecidos e muitos buracos. Isto no ponto mais freqüentado, em frente ao patio da estação. (O VERBO, 22/07/45: 4)

O ano de 1940 foi um período de inovações para a cidade, mesmo que estas inovações fossem feitas com grandes dificuldades, como se tem relatado em

¹³ Recreio exportou 278.797 litros de leite natura. **Voz da Cidade**, Recreio, janeiro de 2000, anoV,nº37.p.4.

¹⁴ Esta reclamação foi feita no jornal O Verbo de 30 de abril de 1939. Este ainda destaca o empenho do então prefeito Modesto Faria para resolver os problemas da cidade, mas que neste caso foi um problema que durou um bom tempo.

um exemplar do jornal O Verbo do respectivo ano:

A Prefeitura Municipal de Rêcreio, seguindo as diretrizes sabias e serenas de seus mais altos representantes, começou no correr da semana finda os trabalhos para a instalação da rede de esgoto da nossa cidade. Há muito poderia ter sido iniciado esse tão importante serviço, que muitos benefícios trará a cidade de Rêcreio(...). (O VERBO, 14/04/40: 1)

Neste período houve também o melhoramento do abastecimento de água na cidade que “desde há muito, necessitava ser reparado para produzir em toda a sua capacidade (...)”¹⁵ (O VERBO, 01/09/40: 2)

A iluminação da cidade que chegara em 20 de março de 1912 estava sendo um fator preocupante para o então prefeito Modesto Faria. Interessado em proporcionar o bem-estar da população, este fazia o possível para elevar a cada momento Rêcreio a uma cidade cada vez mais promissora, com isso fazia “sentir a necessidade da reforma completa na iluminação pública da cidade (...)”¹⁶ (O VERBO, 27/10/40: 1)

Mesmo com tantas dificuldades apresentadas em seu inicial período de município, Rêcreio continuava despontando como um grande cultivador e exportador do grão que por anos desenvolveu a economia da região da zona da mata mineira.

Exportação de Café pela Estação Local

Período	Exportação
Todo o ano de 1938(doze meses)	2.528 sacas
22 de julho de 1939 até 09 de março de 1940(aproximadamente 8 meses)	11.607 sacas

FONTE: O VERBO – TERCEIRA FASE – CIDADE DE RÊCREIO, 17 DE MARÇO DE 1940. ANO2. N° 63.

Fazendo uma referência à saúde pública podemos destacar mais uma grande preocupação da administração municipal em manter o bem-estar social, em fevereiro de 1940 foram feitos “17 altos de infração em Rêcreio, contra as pessoas

¹⁵ (...) como o próprio Snr Prefeito havia reconhecido em seu relatório de 1939. Ao iniciar o presente exercício, a prefeitura tomou imediatamente a melhoria deste serviço (...). O Verbo – Terceira fase – Cidade de Rêcreio, 1° de setembro de 1940. Ano2. N° 84. p.2.

¹⁶ Esta reforma, pelo que estamos seguramente informados não foi feita porque a Companhia Força e Luz Cataguases Leopoldina por motivo de interesse particular O Verbo – Terceira fase – Cidade de Rêcreio, 27 de outubro de 1940. Ano2. N°92. p.1.

em cujo quintais foram encontrados suínos...”¹⁷ (O VERBO, 25/02/40; 1)

Existia também um cuidado para com os verdureiros e vendedores de frutas, para que estes tivessem a extrema cautela “para que não joguem ou deixem jogar nas ruas, cascas ou restos de frutos.”¹⁸ (O VERBO, 25/05/40: 1)

Passado este ano de intensas dificuldades para propiciar a cidade a um status de ambiente agradável e de grandioso bem-estar social, o então prefeito Modesto Faria e seu secretário Mauro de Almeida Pereira define os balanços de previsão da receita e despesas para o ano seguinte.

Balço de Previsão da Receita e Despesas do Município, por Distritos, para o exercício de 1941.

Receita	Valor em Réis	Despesas	Valor em Réis
Distrito cidade	95:411\$00	Distrito cidade	120:920\$500
Conceição	29:622\$500	Conceição	14:811\$300
São Joaquim	21:336\$400	São Joaquim	10:668\$200
Total	146:400\$000	Total	146:400\$000

PREFEITURA MUNICIPAL DE RÊCREIO, 30 DE NOVEMBRO DE 1940.

SECRETÁRIO: MAURO DE ALMEIDA PEREIRA

PREFEITO: MODESTO FARIA

FONTE: **O VERBO**, TERCEIRA FASE, CIDADE DE RECREIO, 15 DE DEZEMBRO DE 1940. ANO2. N° 99. P.4.

Infelizmente ao decorrer da pesquisa referente aos anos 40, tivemos uma extrema dificuldade em obter fontes sobre este período, que por nossa análise foi um período em que a vontade de fazer Recreio uma cidade onde a população teria o orgulho de nela habitar e de os visitantes dela se lembrarem com grande êxito foi um objetivo da então administração municipal.

O progresso que tanto eleva o nome de uma cidade, sempre fora o que

¹⁷ Quase todos apresentaram as suas justificativas; aliás inaceitáveis, pois ninguém ignora que porcos se criam na roça e não em um centro populoso, o que constitui incomodo e ameaça a saúde da população. Para que não venham alegar ignorância ficam todos avisados de que não aceitarei mais desculpas e o guarda quando aí for terá ordem expressa de lavar o máximo da multa aos infratores da lei, lei essa que todos devem acatar porque visa o bem estar coletivo. Palavras do chefe da 6° circunscrição sanitária – Doutor Irineu Lisbôa. **O Verbo** – Terceira fase – Cidade de Rêcreio, 25 de fevereiro de 1940. Ano2. N° 60. p. 1.

¹⁸ Além de constituir este ato uma infração das posturas municipais, sujeito a multa, demonstra que o autor não é civilizado ou que não admira limpeza. **O Verbo** – Terceira fase – Cidade de Rêcreio, 5 de maio de 1940. Ano 2. N° 68. p.1.

impulsionara a ação dos cidadãos recreenses, conforme relato a seguir:

Já muito temos falado sobre as naturais possibilidades de expansão comercial e industrial que Rêcreio oferece. Nesta época que atravessamos, de notável desenvolvimento, urge chamarmos a atenção dos capitalistas e industriais para essa interessante perspectiva, reafirmando-lhes quão proveitosa e inteligente será a aplicação de seus capitais neste novo e futuroso Município. Ponto de grande movimento ferroviário, acessível as mais ricas fontes produtoras, está o Município de Rêcreio facilmente ligado ao Distrito Federal por estrada de ferro e automóvel. Possuindo a cidade os recursos necessários e exigidos para a instalação de novas indústrias (água, fôrça e luz, telefones, etc.), haverá, por certo, de despertar o interesse daqueles que aqui desejarem desenvolver seguras e rendosas iniciativas. É estranho até que ainda não se tenha levantado, junto as nossas múltiplas pequenas indústrias, todas em franco desenvolvimento, uma companhia industrial (...).

Cidadãos progressistas, ouvi. Enquanto esta cidade não for industrializada não haverá rasões para meditem sobre os problemas de aplicação de seus capitais. Rêcreio aqui está e Rêcreio se oferece. (OVERBO, 28/01/45: 1)

Apesar dos intensos obstáculos encontrados para com o bem-estar social, analisamos um crescimento nas previsões de receita e despesa para com o distrito da cidade, Conceição da Boa Vista e Angaturama (antigo São Joaquim) no período de 1945 e 1946.

Balanco de Previsão da Receita e Despesas do Município, por Distritos, para o exercício de 1945 e 1946.

Referente ao exercício do ano de 1945				Referente ao exercício do ano de 1946			
Receita	Valor em Cruzeiro	Despesa	Valor em Cruzeiro	Receita	Valor em Cruzeiro	Despesa	Valor em Cruzeiro
Distrito da cidade	136.000,00	Distrito da cidade	158.000,00	Distrito da cidade	143.500,00	Distrito da cidade	168.500,00
Conceição da Boa Vista	26.000,00	Conceição da Boa Vista	13.000,00	Conceição da Boa Vista	30.000,00	Conceição da Boa Vista	15.000,00
Angaturama	18.000,00	Angaturama	9.000,00	Angaturama	20.000,00	Angaturama	10.000,00
Total	180.000,00	Total	180.000,00	Total	193.500,00	Total	193.500,00

PREFEITURA MUNICIPAL DE RECREIO, 22 DE DEZEMBRO DE 1944.

SECRETÁRIO: MAURO DE ALMEIDA PEREIRA

PREFEITO: MODESTO FARIA

PREFEITURA MUNICIPAL DE RECREIO, 30 DE NOVEMBRO DE 1945

SECRETÁRIO: MENOTTI DORIGO

PREFEITO: MODESTO FARIA

FONTES: **O VERBO**, TERCEIRA FASE, RÊCREIO, 4 DE FEVEREIRO DE 1945. ANO 7. N° 297. P.3.

O VERBO – TERCEIRA FASE – CIDADE DE RÊCREIO, 23 DE DEZEMBRO DE 1945. ANO 7. N° 336. P.4.

A análise de dados que obtivemos ao fazer um breve diagnóstico da

receita e despesa dos referentes anos acima é que a previsão feita pela atual administração era de um inestimável aumento em valores tanto na sede do município quanto em suas referentes localidades distritais.

Aos poucos o tão sonhado progresso chegava ao município e novas edificações eram feitas mesmo tendo a dificuldade de se obter material.

(...) algumas obras de construção e reconstrução se verificam nessa cidade para atestar o esforço e o espírito progressistas dos recreienses. As obras de construção da cadeia local, entregues sobre empreitada, a Prefeitura, já foram iniciadas (...).¹⁹ (O VERBO, 04/03/45: 4)

Apesar das referencias de rendas para com o distrito ainda tínhamos um percalço que era a preocupação de se obter um hospital em Recreio:

Já tanto temos falado da necessidade de darmos início a construção de um hospital em Recreio. A última iniciativa não se arrefereceu porém. Haviam os organizadores pedido não só uma planta e mais dados técnicos, como também a colaboração pessoal do engenheiro do estado para a construção desta grande obra, que será realizada por etapas. Já tendo sido aprovada, dentro de poucos dias deveremos receber as plantas fornecidas pela Secretaria de Viação (...). Aguardemos, portanto, com maior ansiedade o breve momento de realizar-se um dos nossos mais elevados ideais. (O VERBO, 08/07/45: 3)

Em nossas conclusões finais compreendemos que o respectivo momento pós-municipalização foi um período de extremos obstáculos para elevar o nome de um simples território que por anos fora um ponto de agradáveis descansos de viajantes e que neste local logo se formou as fazendas onde se encontravam os homens que por suas terras deixaram instalar uma importante evolução do meio de transporte que transformou tanto aquela área, como também a Zona da Mata Mineira.

A guisa de nosso desfecho exalta a importância de termos tido acesso aos jornais do período em que Recreio fora elevado a município. A análise desses jornais só veio enriquecer esta pesquisa, aonde procuramos mostrar a chegada da ferrovia e logo o período pós- municipalização de Recreio. Esta pesquisa estando

¹⁹ O antigo "Sobrado dos Melidos", de propriedade do Sr. Waldemar Amarante, começará a ser demolido amanhã, dando lugar a que se construa em seu local uma magestosa edificação. **O Verbo** – Terceira fase – Cidade de Rêcreio, 4 de março de 1945. Ano7. N° 300. p.4.

em uma face inicial é de se crer que a partir desta apareçam outros trabalhos referentes ao município Recreio.

BIBLIOGRAFIA:

BLASENHEIN, Peter Louis. **Uma História Regional: A Zona da Mata Mineira (1870/1906)**. Trabalho publicado pelo Centro de Estudos Mineiros. V Seminário de Estudos Mineiros. UFMG/PROED, 1982. Disponível on-line: <<http://www.asminasgerais.com.br>>. Acesso em 26 de maio de 2008.

CANTONI, Nilza. **O Arraial Novo e a Estação**. Disponível on-line em: <<http://www.cantoni.pro.br>>. Acesso em dia 29 de maio de 2008.

Idem. **Mudanças no traçado da Estrada de Ferro da Leopoldina**. Disponível on-line em: <<http://www.arraialnovo.blogspot.com>>. Acesso em dia 29 de maio de 2008.

Idem. **Aspectos Históricos de Recreio – MG**. Disponível on-line em: <<http://www.arraialnovo.blogspot.com>>. Acesso em dia 29 de maio de 2008.

GIOVANINI, Rafael Rangel; MATOS, Ralfo Edmundo da Silva. **Geohistória Econômica da Zona da Mata Mineira**. Disponível on-line: <<http://www.cedeplar.ufmg.br>>. Acesso em 26 de maio de 2008.

LAMAS, Fernando Gaudereto. **Os primórdios do povoamento e da colonização da Zona da Mata Mineira no século XVIII**. Disponível on-line: <<http://www.historica.arquivoestado.sp.gov.br>>. Acesso em 26 de maio de 2008.

LAMAS, Fernando Gaudereto; SARAIVA, Luiz Fernando; ALMICO, Rita de Cássia da Silva. **A Zona da Mata Mineira: Subsídios Para Uma Historiografia**. p.10. Disponível on-line: <<http://www.abphe.org.br/congresso2003>>. Acesso em 26 de maio de 2008.

Leopoldina. 2ª fase, nº 59, julho de 1950-Rio.

MARTINS, Ana Luiza. **Império do café. A grande lavoura no Brasil – 1850/1890**. 3ª ed. São Paulo, Atual. 1990.

O Verbo – Terceira fase – Cidade de Recreio.

PAULA, Ricardo Zimbrão Affonso de. **Indústria em Minas Gerais: Origem e Desenvolvimento**. p.4 Disponível on-line: <<http://www.cedeplar.ufmg.br>>. Acesso em 26 de maio de 2008.

Idem. **Região e regionalização: um estudo da formação regional da Zona da Mata de Minas Gerais**. p.10. Disponível on-line: <<http://www.cedeplar.ufmg.br>>. Acesso em 26 de maio de 2008.

PIRES, Anderson José. **Capital Agrário, investimento e crise na cafeicultura de Juiz de Fora – 1870/1930**. (Mestrado) ICHF/UFF. Julho 1993.

Voz da Cidade, Recreio, janeiro de 2000, anoV, nº37.

PUBLICADO EM < http://www.cantoni.pro.br/Recreio.html > 06fev09
--