

# **CONEXÕES GEOGRÁFICAS: CIRCULAÇÃO, CIDADES, REGIÃO**

**CAON AMORIM, CASSIANO**

**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO**

## **1 - INTRODUÇÃO**

Traspassada pela discussão contemporânea da globalização, fragmentação, diversidade, da diferenciação, do planejamento, do ordenamento, enfim, discursos espacializáveis, as cidades, como as entendo, são lugares, em geral, da “presentificação do mundo”. Afinal, as diferenças entre os lugares são o resultado do arranjo espacial dos modos de produção particulares e, tais diferenças instigam o olhar geográfico a buscar respostas para a sua manifestação no uso do território, na elaboração de cidades tão diferentes e, ao mesmo tempo, tão iguais umas às outras.

Desta forma, a pesquisa que desenvolvi focaliza o tema da especialização produtiva através da instensificação das densidades técnicas e informacionais no território, especificamente em cidades médias, como no caso proposto da investigação, em Juiz de Fora/MG.

Portal histórico já presente nas narrativas dos viajantes que por este território andavam no século XIX, como no caso do geógrafo britânico Richard Burton, e espaço significativo na história de Minas Gerais, assim podem ser construídas as referências à Juiz de Fora, localizada na Zona da Mata Mineira. Os primórdios da industrialização no Estado e do impulso energético despertado pela primeira usina hidrelétrica construída em 1889, em Juiz de Fora, são sinais desta vanguarda. Da mesma forma, a agricultura e a pecuária mineiras, adotando como princípio a melhor tecnologia da época, expandiram-se das fronteiras da Mata para outras regiões de Minas.

O contexto de transformações que vive Juiz de Fora-MG está conectado com o que acontece no nível do Estado-Nação e no global. É importante destacar que a valorização dos lugares é particularmente relevante num conjunto marcado

por alguns fatores, entre eles, os que são caracterizados pelos fortes processos de desenraizamento das relações sociais; pela perda das referências culturais com o lugar; pela mescla entre os interesses privados e públicos e um mimetismo na ação administrativa, visível pelo comércio de modelos de gestão e planejamentos.

Assim, percebemos que são muitas as questões que norteiam a elaboração desta pesquisa. Todas passam pela necessidade de compreensão do lugar como manifestação do todo, do mundo. Acontece que o todo se manifesta diferentemente nos lugares, tanto no âmbito da qualidade, quanto da quantidade dos eventos. Juiz de Fora é o lugar a ser analisado a partir das suas especializações produtivas, dentre elas o uso do território pelas Instituições de Ensino Superior, como evento a ser investigado. O lugar relativiza o uso da técnica, e dessa forma, não pode ser encarado com um fragmento, desconectado do movimento geral.

Assim, numa necessidade de conhecer as relações dos lugares com o mundo, é necessário entender a maneira pela qual se processa o fenômeno da circulação. A materialidade da circulação é dada pelo território e segundo Jean Gottman (1952) este fenômeno permite organizar o espaço e ao curso do processo cria diferenciações.

Entendemos que para compreender as diferenciações que fazem de Juiz de Fora um espaço escolhido seletivamente para a concentração de Instituições de Ensino Superior (IES), é importante identificar e por conseguinte, analisar os períodos históricos de sua formação sócioespacial, com os agentes responsáveis pelas mudanças mais significativas no espaço geográfico.

Toda cidade mantém relações com outros lugares, com outras cidades e espaços não-urbanos. Através destas suas múltiplas relações o espaço geográfico, mais do que em outro momento, atualmente é ligado a outro pela lógica das redes, que são múltiplas em qualidade e quantidade. A circulação passa a ser então, um desses fatores que analisaremos para entendermos os processos que engendram a atual formação sócioespacial de Juiz de Fora.

Historicamente, o povoamento e urbanização de Juiz de Fora foram impulsionados pelas vias de circulação que, a partir do século XVII com o Caminho Novo, que naquele momento já cortava as terras do município, e a partir do século XIX, principalmente com o advento das ferrovias no Brasil, que vai interligar a cidade ao porto do Rio de Janeiro e ao interior de uma vasta região a ser praticamente toda povoada e urbanizada: a Zona da Mata Mineira.

Este momento de início de novos contornos territoriais para Juiz de Fora e toda região da Mata Mineira enquadra-se no processo de desenvolvimento tardio das forças produtivas da Revolução Industrial no Brasil. Rui Moreira (SD) chama a atenção para o fato de que

O efeito do desenvolvimento das comunicações trazido pela Revolução Industrial é a interligação mais intensa e de caráter permanente entre as cidades. Surgem assim os relés urbanos, ligando os transportes marítimos e continentais, iniciando o recobrimento que vai deitar-se sobre o espaço terrestre como um todo numa rede única. (MOREIRA SD, p 2 )

Juiz de Fora e região vai se interligar ao principal porto do Brasil, o Rio de Janeiro, no contexto do século XIX pelas estradas de ferro, que passam a cumprir o papel de mais importante instrumento de circulação territorial. As ferrovias possibilitam o maior deslocamento territorial dos objetos, da informação, das pessoas, da mão de obra, do dinheiro, enfim e isso favorece o rompimento das fronteiras territoriais até então fechadas e um “embaralhamento das territorialidades” ( MOREIRA, sd, p2)

Ao apresentar o conceito de rede na tradição geográfica, Leila Christina Dias (2000) relaciona o avanço da infra-estrutura de circulação ao importante papel ordenador do território paulista, representado pela implantação e desenvolvimento das linhas férreas.

A habilidade das classes burguesas no século XIX em influenciar a organização do espaço via investimentos em infra-estruturas era, na verdade, mundial. No Brasil, a participação dos plantadores de café nas sociedades de estradas de ferro demonstra o poder social conquistado pela burguesia paulista que, decidindo sobre a configuração espacial da rede ferroviária

e assim sobre a circulação, comandava de uma forma quase completa o processo produtivo. (DIAS, 2000, p. 142)

Podemos dizer que do século XIX até os anos 30 do século XX, a região da Zona da Mata mineira apresentou um grande dinamismo no contexto da economia cafeeira como outras atividades, como o comércio, a indústria e o setor financeiro também foram dinamizados., tendo como principal núcleo urbano a cidade de Juiz de Fora. Toda essa região enquadra-se no que Dias (2000) relata sobre o Estado de São Paulo. Desenvolveu-se, então, boa parte da infra-estrutura necessária ao avanço nos processos produtivos agrários e urbanos, registrando-se o pioneirismo dos empreendedores locais em casos como o da energia elétrica e abertura de estradas de rodagem e de ferrovias, enquanto núcleos urbanos importantes se consolidavam.

Na busca de um referencial teórico sobre a urbanização de Juiz de Fora e a ocupação da Mata mineira deparamo-nos com uma bibliografia que sinaliza a ocupação e o povoamento desta região como um movimento ligado inicialmente à ao avanço da pecuária e da agricultura, especialmente a cafeeira, nas terras da Província das Minas Gerais.

Com o intuito de contribuir para o entendimento das relações do espaço urbano de Juiz de Fora e sua região de influência, faremos uma breve apresentação da ocupação deste espaço, para posteriormente desenvolver uma descrição e análise sobre o fenômeno do desenvolvimento das ferrovias no interior deste espaço e sua importância no processo de integração territorial.

## **2 - A OCUPAÇÃO DA ZONA DA MATA, PRIMÓRDIOS**

Orlando Valverde em 1958, publica o seu “Estudo Regional da Zona da Mata”, onde ressalta que a Zona da Mata permaneceu como terra sem História, uma área anecúmena até início do século XIX. Razões naturais e políticas contribuíram para isso. Em função das dificuldades apresentadas pela densa vegetação, pelo relevo acidentado e por apresentar grupos indígenas distintos dos tupis, assim como, principalmente, por uma política deliberada do governo

português de controlar todos os acessos a região mineradora, produtora de ouro, coibiu-se a abertura de caminhos, pois temia-se, conforme a linguagem da época, o “descaminho do ouro”. Neste contexto toda região que hoje denomina-se de Zona da Mata Mineira, fica restrita enquanto espaço de povoamento e exploração por ser espaço contíguo, limítrofe à região mineradora.

Nesta mesma vertente historiográfica Blasenheim (1982) apresenta um detalhado relato da formação histórica e espacial da Zona da Mata de Minas Gerais. O autor dá ênfase ao processo de ocupação do espaço da Mata e destaca que apesar da proximidade com a costa brasileira, e, em particular, neste contexto com a cidade do Rio de Janeiro, para onde se destinava todo o ouro das Minas Gerais, a ocupação desta área não ocorreu durante o período minerador. Isso em função de não haver afloramento do ouro, mineral explorado, gerador da riqueza da colônia. Devido a esta questão, as correntes migratórias para as Minas Gerais não adentraram a parte “rica de florestas, denominada áreas proibidas”.

Sobre a questão que envolvia a política fiscal da metrópole portuguesa destaca

Acresce a isto o concorrer-se outro fator, a conservação da barreira. A administração vedava o povoamento, por política fiscal, a fim de proteger o erário. Procurava-se manter a ligação da capitania ao Rio de Janeiro apenas por uma rota, com o fito de resguardar a coroa do descaminho e contrabando. Este o cuidado principal, sustenta Caio Prado Junior, motivo por que tão pouco progredira a ocupação da Mata, nome que se deu a zona em oposição ao resto da capitania onde faltava a densa cobertura florestal característica.(BLASENHEIM, 1982:75-76)

Foi em função do transporte do ouro da região das minas que a Zona da Mata ficou por tanto tempo sem transformações do elemento desbravador, sendo ocupada por grupos indígenas Cataguases e Puris, principalmente. Mas foi também dada a necessidade de transportar de maneira mais rápida o ouro para o Rio de Janeiro, que o governo imperial, em 1720 (BASTOS, 1975:15) permitiu a abertura de um novo caminho, que encurtasse o trajeto de Minas Gerais ao porto do Rio de Janeiro. É a circulação que impulsiona o reconhecimento e o posterior uso do território da Mata Mineira. Orlando Valverde (1958) menciona que

para atender à circulação intensa de tropas, pessoas e mercadorias, organizaram-se os pousos. Esses precisavam assegurar a alimentação de pessoas e de animais, tanto quanto possível com recursos locais. Foram-se abrindo assim as roças ao redor desses núcleos embrionários para garantir a subsistência. (VALVERDE, 1958, p. 01)

Assim, muitas vilas e povoados surgiram ao longo do “caminho novo”, como o exemplo de Juiz de Fora. Outro fator que contribuiu para esse tipo de ocupação territorial foi a instalação dos “registros” (VALVERDE, 1958:02) locais destinados à fiscalização do ouro que transitava pelo Caminho Novo, uma forma de controle para não haver o “descaminho”. Além destes elementos, o fato da província de Minas Gerais ter sido elevada a categoria de província também em 1720 exigiu a criação de postos aduaneiros, para a cobrança de impostos, nos limites com outras províncias, como a de São Paulo, por onde passava o antigo caminho de deslocamento do ouro e, com a do Rio de Janeiro, no “caminho novo”

Straforini (2006) em pesquisa sobre os caminhos reais do período colonial brasileiro, destaca que somente os caminhos, ou os leitos abertos que permitiam os fluxos territoriais, não eram capazes de garantir as transformações socioespaciais que viriam, posteriormente, alterar a configuração territorial brasileira. Para este autor

para adquirirem essa eficiência, os caminhos foram enriquecidos com objetos técnicos – materialidades -, tais como: pontes, pousos, ranchos, avenidas (sic), registros e sesmarias de abastecimento; bem como um complexo sistema de ações – base normativa – de controle territorial (STRAFORINI, 2006: 14)

Wilson Bastos (1975) desenvolve uma pesquisa intitulada “do caminho novo dos campos gerais à atual BR-135” e nela destaca que

O caminho novo é, por todos os títulos, um caminho histórico. Picada heróica que, além de tudo, teve o grande mérito de descobrir ou pôr a descoberto uma magnífica região inteiramente virgem e onde se estabeleceram povoados que, desde logo, se destinaram a indiscutíveis projeções no concerto nacional. (BASTOS, 1975. p. 14)

A história deste início da ocupação da Zona da Mata Mineira nos remete ao uso do par de categorias analíticas de produção do espaço geográfico proposto por Santos (1996) em a “Natureza do Espaço”. Fluxo de ouro, mercadorias, pessoas. Fixos de pousos, registros, postos aduaneiros.

Os elementos fixos, fixados em cada lugar, permitem ações que modificam o próprio lugar, fluxos novos ou renovados que recriam as condições ambientais e as condições sociais, e redefinem o lugar. Os fluxos são o resultado direto ou indireto das ações e atravessam ou se instalam nos fixos, modificando a sua significação e o seu valor, ao mesmo tempo em que, também, se modificam. (SANTOS, 1988, pp 75-85)

Vallaux ( 1914) nos ensina que na teoria geral da circulação, a noção de movimento está subordinada à de troca, mas não se restringe a este dado econômico sua análise. Para o autor a circulação deve ser entendida também no seu carácter político. Nas palavras de Vallaux “ desde sempre os homens não trocam apenas produtos, trocam também pensamentos; a circulação não é somente econômica e externa à intervenção do e Estado [...] é nessa circulação interespacial que, geralmente, transmite a energia ativa das diferentes formas sociais [...]”. O território da Mata Mineira inicia seu processo moderno de formação sócioespacial no contexto da imbricação entre os interesses econômicos e os fatores políticos de gestão do território. Juiz de Fora e seu espaço regional vai se constituindo a partir do incremento dos fluxos e fixos, incentivados por uma política governamental ordenadora do território, que indicava onde, quando e como cada parcela do espaço seria modificada.

## 2. 1 - OS VETORES DA OCUPAÇÃO DA MATA MINEIRA

Em pesquisa a respeito do uso do território da Zona da Mata Mineira, identificamos que entre os elementos que levaram a ocupação da Zona da Mata Mineira destacam-se o sistema técnico vinculado à produção do café e, conseqüentemente, os espaços da circulação oriundos desta atividade.

Trataremos inicialmente do papel do cultivo do café, para depois abordarmos os meios de circulação, enquanto facilitadores para a efetiva ocupação da Zona da Mata Mineira. Pretendemos dar ênfase a partir deste breve destaque da abertura do Caminho Novo de Garcia Rodrigues Paes, à consolidação de um outro momento no ordenamento territorial desta região. A intenção da abertura de um caminho que ligasse diretamente a cidade do Rio de Janeiro ao território mineiro já aparecia em documentos deste o século XVII. Os administradores do território colonial demonstravam, já neste contexto, preocupações com o “extravio do outro por caminhos outros, com as dificuldades que se acham os mineiros de todas as vilas e os do Rio de Janeiro de chegarem” e, por fim, com o próprio abastecimento de gêneros alimentícios.

Momento este marcado pelas novas técnicas implementadas na produção cafeeira, que se seguem à decadência das atividades mineradoras e que vem a se constituir na principal fonte geradora da riqueza da Zona da Mata nos anos seguintes. Neste contexto, é necessário destacar que após a abertura do “caminho novo, tivemos a construção da estrada União e Indústria, ligando a cidade de Juiz de Fora a Petrópolis. Nos debruçaremos para destacar o avanço das estradas de ferro, que na Mata Mineira, se constituíram como possibilidade ao escoamento da produção cafeeira e outros produtos agrícolas; assim como facilitar a circulação da população, especialmente a destinada ao trabalho nas lavouras.

A Professora Monica Arroyo, em pesquisa sobre a dinâmica territorial e a circulação em cidades médias, destaca que

A circulação repercute sobre a produção, obrigando-a a modernizar-se. Os fluxos multiplicam-se, diversificam-se, tornam-se ainda mais importantes para a realização da produção. Os circuitos e os círculos estendem-se, alargam a dimensão dos contextos, organizam uma trama de relações além das fronteiras nacionais. Esse processo, por sua vez, impõe a procura de maior fluidez e porosidade territorial (ARROYO, 2006, p .81)

Leloup (1970) destaca que a grande maioria das cidades de Minas Gerais cresceu durante os ciclos agrícolas, no curso da segunda metade do século XX,



com o avanço conjugado do café, das vias férreas e da imigração estrangeira - em sua maioria portuguesa e italiana. Esses fenômenos estão vinculados àquilo que Arroyo(2006) nos alerta: fluidez e porosidade territorial, gerando novas dinâmicas no território.

Assim, os núcleos iniciais do povoamento da Zona da Mata teriam seguido esta seqüência, desde os iniciais aglomerados urbanos rudimentares constituem-se os pequenos povoados, a sede da vida social, do beneficiamento do café e expedição de produtos agrícolas. Os fixos da produção, beneficiamento, comercialização e circulação do principal produto gerador de divisas da região.

O traçado de muitas vilas e cidades da Zona da Mata Mineira, como em outras regiões do estado e, até mesmo do país, caracterizava-se por apresentar inteira irregularidade. Tais cidades tiveram uma formação inicial espontânea, não seguindo nenhuma norma ou orientação no tocante à organização interna do espaço urbano, conforme afirma Coelho (1996, p. 26). Para Arroyo (2006, p. 81) “é na encruzilhada da circulação, das redes, dos fluxos que as cidades crescem ou se estancam”. Em pesquisa sobre a urbanização de municípios de pequeno porte no interior de Minas Gerais, Amorim (1998) constatou esta tese ao estudar o Município de Espera Feliz<sup>1</sup>, que teve sua urbanização impulsionada a partir do início do século XX pela instalação da Estrada de Ferro Leopoldina, o que dinamizou a economia local, os círculos produtivos, ampliou a população residente, enfim; da mesma forma que observou a quase paralisia do crescimento econômico no final dos anos 60 com a retirada dos trilhos e a extinção da empresa “Leopoldina”(sic).

Orlando Valverde (1958) ao analisar as vilas e povoados da Mata Mineira, chama a atenção para os numerosos núcleos urbanos do tipo *Strassendorf* (aldeias em torno de uma única rua). Assim, se constituíram inúmeros povoados e vilas das Minas Gerais, no século XIX e XX, principalmente, devido a expansão da fronteira agrícola, motivada pelo surto cafeeiro e a necessidade de infra-estruturas de transportes, comercialização, abastecimento da população e das atividades econômicas.

Valverde(1958, p.04) destaca que “nos morros e encostas mais altas, ficava a floresta; nas vertentes inferiores, o café, isolado quando adulto e, com culturas

intercalares, quando novo; nos vales eram instaladas as sedes das fazendas e as estradas, embriões de muitas cidades”. Sem dúvida, como trataremos ainda neste estudo, a conjugação do avanço do café e na sua retaguarda, a construção dos trilhos das ferrovias e abertura de estradas, contribuíram para a consolidação da urbanização da Mata.

---

<sup>1</sup> – Espera Feliz é um município da Zona da Mata Mineira. Localiza-se na divisa do Estado de Minas Gerais com o Estado do Espírito Santo e Rio de Janeiro. Esta posição estratégica fez com que a Estrada de Ferro Leopoldina criasse ali um nó da sua malha ferroviária, distribuindo a partir de Espera Feliz os ramais dos trens em direção ao Estado do Espírito Santo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, constituindo aquilo que J Gottman denominou por *Carrefours*. Por ser uma encruzilhada da linha férrea, durante muito tempo Espera Feliz também foi chamada de “Ligação”.

Ao trabalhar com o desenvolvimento do Setor de Mercado Externo (SME), Setor de Mercado Interno (SMI) e Setor de Subsistência (SI) em uma pesquisa sobre a Industrialização de Juiz de Fora e seus desdobramentos regionais, Giroletti (1988, p.94) chama a atenção para o fato da demanda de determinados bens (ferramentas, máquinas agrícolas, material de transporte e construção, utensílios domésticos, etc), contribuem para desenvolver o Mercado Interno e o Setor de Subsistência; através da transferência de renda, com a ampliação e diversificação do mercado consumidor da região, uma vez que no contexto de produção cafeeira, que se desenvolvia então, o objetivo era atingir o Mercado Externo, ou seja, a produção se destinava à exportação. Menciona, ainda, que a comercialização do café implicava em uma série de atividades e serviços urbanos (transporte, armazenamento, financiamento, comunicações) desempenhados pelo Setor de Mercado Interno e remunerados pelo Setor de Mercado Externo. Assim, os recursos gerados pela produção de café e concentrados nas mãos dos fazendeiros eram repassados para outros setores da economia, ampliando e diversificando-se, com isto, o mercado consumidor regional, favorecendo o surgimento de povoados e vilas.

Giroletti (1988, p.95) organiza uma tabela dos municípios maiores produtores de café da Zona da Mata em 1919, com as respectivas datas de criação do Município e de elevação da vila à cidade, que apresentamos na próxima página.

Como já destacamos, o surgimento e o desenvolvimento dos núcleos urbanos mais importantes estão relacionados ao desenvolvimento da cafeicultura e por conseguinte ao sistema de deslocamento pelo território. Com os fatores de desenvolvimento dos núcleos urbanos, o que se observa é uma maior divisão do trabalho, uma diversificação da base econômica, com o aparecimento de novos segmentos sociais com interesses, padrões valorativos e poder aquisitivo diferentes dos proprietários de terra, o que se reflete na economia, na cultura e na vida social, de maneira geral, da Mata Mineira, pois amplia-se e modifica-se qualitativamente a sociedade.

**TABELA 01**

**Relação dos 23 Municípios Maiores Produtores de Café Da Zona da Mata, Em 1919, com as Respectivas Datas de Criação do Município e de Elevação da Vila à Cidade**

Municípios	Ano / Criação do município	Ano / Elevação da sede à cidade
Carangola	1878	1881
Manhuaçu	1877	1881
Caratinga	1890	1892
Cataguases	1875	1881
Juiz de Fora	1850	1856
Muriaé	1855	1873
Ponte Nova	1875	1876
Além Paraíba	1880	1883
Leopoldina	1854	1861
Ubá	1853	1861
Pomba	1831	1858
Rio Branco	1839	1882
Mar de Espanha	1851	1859
Rio José Pedro	1911	-
Guarani	1911	-
Rio Novo	1870	1871
Viçosa	1871	1876
São Manoel	1891	-
Guaraná	1890	-
Palma	1890	1892
Abre-Campo	1889	1891
Mutum	1911	1912
Rio Casca	1911	1912

Fonte: DEPARTAMENTO NACIONAL DO CAFÉ. Rio de Janeiro. **O Café no segundo centenário de sua introdução no Brasil**. Rio de Janeiro, 1934. N. 2, p. 654. IN GOROLETTI (1988:95)

O desenvolvimento das cidades na Zona da Mata, analisadas do ponto de vista do crescimento do mercado consumidor regional, tem uma importância especial ainda por dois motivos, segundo Girolleti (1988). Em primeiro lugar, porque, tanto antes quanto depois da abolição, nas cidades se concentravam os maiores contingentes assalariados e, portanto, dotados de poder aquisitivo. E em segundo lugar, o desenvolvimento do Mercado Interno, e dos setores de serviços, comércio, financeiro e o surgimento de indústrias em diversas cidades da Zona da Mata, principalmente em Juiz de Fora, permitiam, por um lado, a diversificação qualitativa do mercado consumidor constituído pelo contingente populacional de rendas mais altas; e por outro, dada a geração de empregos tinha-se a ampliação da massa de assalariados com reduzido poder aquisitivo. Soma-se a estes fatos a emancipação dos escravos, que liberou um significativo contingente populacional que, vivendo à margem do mercado, se transformou em consumidor autônomo quer na qualidade de migrantes e assalariados urbanos, quer na qualidade de meeiros, trabalhadores e/ou pequenos produtores rurais. Tal transformação acarretou a ampliação e a generalização das atividades mercantis no meio rural, com efeitos positivos no crescimento do mercado consumidor de mais baixa renda (GIROLETTI, 1988 p.97)

Estas observações se vinculam àquilo que Milton Santos (2003) destaca

A urbanização capitalista é o resultado da especialização capitalista do espaço total mas não é forçosamente condição suficiente para reproduzir esta especialização no interior do país [...] Se a cidade tem sempre um poder de atração sobre o excedente engendrado no conjunto do território, ela não o faz por conta própria, nem para o reter, mas funciona antes como um ponto de retransmissão do sistema econômico e financeiro mundial. (SANTOS, 2003 p. 149)

O surgimento de vilas e povoados, alguns no século XIX elevados à categoria de cidades se deve, em parte, a essas transformações apresentadas, que apontam para uma crescente ampliação e diversificação do mercado

consumidor, que indicam os contínuos aumentos populacionais na região, como veremos na tabela a seguir, que atestam seu crescimento.

**TABELA 02**  
**Crescimento Populacional**  
**Zona da Mata – MG 1822-1920**

Anos	Habitantes	Cresc/o ao ano
1822	22.000	
1872	250.000	38,62
1890	460.000	38,06
1920	840.000	37,53

Fonte: PEDROSA, M. X. V. Zona silenciosa da historiografia mineira; a Zona da Mata. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Minas Gerais**. Belo Horizonte, 9:189-230, 1962. Informação: p. 20. In GIROLETTI (1988:96)

As últimas quatro décadas do século XIX e a primeira do século passado assinalaram um período da economia brasileira voltada para a produção extensiva e em larga escala de matérias-primas e gêneros tropicais destinados à exportação. Entre esses produtos está o café. Para isso concorreram simultaneamente, como estímulos recíprocos, tanto fatores externos quanto internos.

Entre os fatores externos, o grande incremento adquirido pelo comércio internacional, fruto de uma ascensão do nível de vida das populações da Europa e Estados Unidos, resultado da industrialização e do aperfeiçoamento técnico, tanto material - os sistemas de transporte - como da organização do tráfego mercantil e financeiro (PRADO Jr., 1962 pp.207-208).

Em relação aos espaços produtivos vinculados ao comando do mercado exterior, seja nos períodos históricos passados ou no presente, são marcados por profundas alterações, seja pela ação dos agentes econômicos ou das instituições que têm o poder do planejamento e gestão do território.

As frações do território vinculadas ao mercado externo estão em permanente transformação por via da ação de empresas e instituições que operam, ou se projetam, na escala mundial. Pretendem, assim, suprimir todo obstáculo à livre circulação das mercadorias, das informações e do dinheiro a partir de uma base material ( de ordem técnica: portos, aeroportos, rodovias, ferrovias, hidrovias, armazenagens etc.) que sirva para viabilizar

e acelerar os fluxos e de uma base normativa ( de ordem política: impostos, medidas, regulamentos, protocolos, acordos, leis, etc.) que sirva para regular as novas condições. (ARROYO, 2006, p.81)

Ao destacar a histórica configuração do espaço da Zona da Mata mineira, podemos observar que a base material do seu território, seu sistema de objetos e de ações, ao longo do período analisado, passou por profundas mudanças. As principais mudanças verificam-se a partir da implantação de diversos sistemas de engenharia, ou, como denominado por ARROYO (2006) de uma base material visível nos portos fluviais, barragens, estradas de rodagem, usinas hidrelétricas, ferrovias, sistemas de telecomunicação, que são multiplicados e sobrepostos de forma articulada e em escalas cada vez mais amplas, possibilitando a integração do território e seu uso seletivo, graças à unificação técnica e organizacional desses sistemas. (XAVIER, 2001)

Quiosa (1994) observa que os investimentos em transportes realizados no Brasil, no momento de implementação das ferrovias, que poderiam ter constituído um fator de integração do mercado nacional, orientaram-se exclusivamente para a exportação, o que tornou as ferrovias brasileiras dependentes exclusivamente das exportações e dos preços internacionais dos produtos de exportação brasileiros.

O transporte ferroviário no Brasil, implantado a partir de 1850, tinha como principal função servir de complemento à navegação. As primeiras ferrovias eram de pequena extensão, entre um porto e as regiões interioranas produtoras das principais safras, e não formavam uma rede integradora (IBGE, 1965 pp.449-450).

Leite (2001) destaca que a história de um território é uma história de movimentos. Por entendermos que a apropriação do espaço regional se deu pelos sistemas de engenharia, principalmente os que favorecem a circulação, apresentamos uma análise sobre a malha de transportes ferroviários da Zona da Mata mineira vinculada à expansão cafeeira.

### 2.2.1 - A zona da mata e os trilhos do café

“O arranjo do espaço é móvel, em decorrência da ação dinâmica dos meios de circulação” ( MOREIRA, 2008, p 71). Ao considerar a circulação como uma possibilidade de análise dos processos que engendram as atuais e históricas formações sócioespaciais, entendemos que os avanços das técnicas em quantidade e qualidade trazem sempre mudanças tanto ao território quanto a outras categorias analíticas da sociedade.

No caso que aqui apresentamos, o avanço das estradas de ferro proporcionaram a dinamização, normatização e, conseqüentemente, maior controle dos processos socioespaciais já instalados no espaço mineiro. Podemos até dizer que foi a partir da abertura destas linhas férreas, destes novos sistemas de objetos e sistemas de ações, representativos das forças metropolitanas e das oligarquias locais, que ao se densificarem, garantiram e viabilizaram a transformação territorial em Juiz de Fora e toda Zona da Mata de Minas Gerais.

Atrelado ao crescimento da população e da expansão da fronteira agrícola, com base no café, temos o desenvolvimento da malha ferroviária da região da Zona da Mata Mineira, fruto dos esforços das oligarquias agrárias e de incentivos do governo imperial e provincial.

Como não há integração sem circulação, a ação do Estado sobre a região da Mata Mineira, deu-se a partir de uma velha orientação geopolítica, qual seja, a de que os grandes impérios econômicos ou políticos, em todos os tempos, traduziram-se e expressaram-se pelas redes de estradas. Jean Brunhes (1962, p 136) quem enfatiza que “sempre que um poder procura instalar-se em uma região nova, traça e constroi uma estrada”. A circulação projetou na região não só o poder do Estado, mas também o poder do comércio mundial do que hoje denomina-se *commodities* agrícolas.

À medida que a cultura do café florescia na Zona da Mata e também em outras regiões de Minas, como no Sul do Estado, tornavam-se necessários transportes mais adequados ao escoamento do produto. O sistema de escoamento da produção, até praticamente o final do século XIX, era feito por muares (bestas de carga), que transportavam os produtos da Mata Mineira até o porto do Rio de Janeiro. Valverde (1958, p.05) lembra que combinando com o primitivismo do sistema de exploração e das relações de produção estava o

sistema de transportes. Todo o café produzido em Minas, assim como o do Vale do Paraíba, era conduzido para os portos marítimos por tropas de muares.

Conforme pesquisas desenvolvidas por Melo (1995), tais circunstâncias despertaram a atenção do Governo e, em 1835, foi promulgada uma lei que autorizava a concessão de privilégios para a construção de linhas férreas, por companhias particulares, em todo o território nacional. Os traçados dos antigos caminhos, por onde circulava o ouro proveniente da região mineradora de Minas Gerais para o porto do Rio de Janeiro, e os artigos variados que abasteciam os núcleos mineradores serviram à implantação das novas vias de circulação. Melo (1995:344) assinala que os velhos caminhos das tropas de mulas que entrecruzavam toda a região cafeeira em direção aos portos, se constituíram nos pontos de referência para o posterior assentamento dos trilhos férreos, o que favoreceu a ampliação do sistema de fluxos e posteriormente, dos fixos na região da Mata Mineira.

O capital acumulado pelas exportações de café, dado o preço alcançado pelo produto no contexto do século XIX, principalmente nos seus dois últimos quartéis, levou os fazendeiros da região a investirem em um sistema de transporte, na organização de casas exportadoras e na constituição de bancos para financiamento da produção e exportação, o que caracteriza, pela circulação, os novos nós do sistema de circulação no território. Isso gerou uma outra perspectiva para a produção cafeeira, pois os transportes constituíam um dos principais empecilhos para o avanço dos negócios com o café uma vez que era muito difícil vencer no lombo de muares a distância que separava a zona produtora dos mercados consumidores e portos exportadores. Outra configuração territorial se desenha em toda Mata Mineira, agora relacionada ao sistema técnico de engenharia trazido e fixado pelas ferrovias.

Blasenheim (1995), chama nossa atenção para o fato de que um estudo das ferrovias na Mata e em Minas durante o século XIX revela muito sobre a política e o poder e influência de certos grupos, sobretudo fazendeiros e fazendeiros-políticos. Assim, no território da Mata Mineira, novos contornos espaciais desenharam-se em razão das necessidades e vontades, como uma forma de expressão do poder das oligarquias agrárias locais.



Em meados do século XIX surgem as primeiras ferrovias cuja implantação, entretanto, não obedeceu a nenhum planejamento global. Não havia, por parte das empresas concessionárias, obrigatoriedade quanto ao traçado ou dimensão de bitola, ou seja, da largura dos trilhos. Mas com a inexistência de uma articulação entre os diversos sistemas ferroviários implantados não só na Mata Mineira, como na atual região sudeste ou mesmo no território nacional, criaram-se sistemas ferroviários isolados, restritos muitas vezes regionalmente.

As condições dos meios de transporte existentes em Minas em meados do século XIX explicam a euforia com foi saudada a primeira estrada pavimentada (1861) e a primeira ligação ferroviária (1876) entre Juiz de Fora, área importante na produção e comercialização do café, e a cidade do Rio de Janeiro.

Melo (1995), também, destaca a criação da malha ferroviária no território mineiro. Chama a atenção para o fato de que a criação da rede ferroviária mineira esteve atrelada à chegada dos trilhos da estrada de Ferro Pedro II nas terras da província. Segundo a autora, o projeto desta companhia era integrar o território nacional, sobretudo a região cafeeira, cuja cultura já se espalhava pelas províncias paulista, fluminense e mineira.

Antes, a construção da Estrada União Indústria ligando Petrópolis a Juiz de Fora (1861) tinha incorporado a zona da Mata Mineira ao mercado do Rio de Janeiro valorizando aquela área para a produção cafeeira. Em 1875 a Estrada de Ferro Pedro II atingia Juiz de Fora e Sítio em 1878. Estava dado o sinal para que os plantadores da região buscassem conseguir concessões do poder público para, a partir do tronco de Pedro II acelerar a construção ferroviária na região. Os plantadores da Mata Mineira, com terras altas e férteis propícias para a agricultura e criação, se organizaram em inúmeros projetos para obter concessões e privilégios para a montagem de companhias ferroviárias. (MELO, 1995 p. 349-350)

Ainda para esta autora tanto a expansão ferroviária fluminense quanto a mineira tiveram a mesma trajetória e origem de capital, o que permite, segundo enfatiza, a separação institucional, e acrescentamos, territorial, o que não significava espaços econômicos diferenciados; toda a área cafeeira era tributária da praça do Rio de Janeiro. A economia cafeeira reproduziu, portanto, na Mata Mineira, padrões sociais e econômicos gestados na Província do Rio de Janeiro.

Na fase de expansão das ferrovias, e fazendo parte do primeiro conjunto de ferrovias, uma concessionária que se destaca é a Estrada de Ferro Leopoldina. Como tantas outras companhias férreas esta, também caminhou em conjunção com as frentes de café. Seu primeiro trecho partia de Porto Novo do Cunha, hoje Além Paraíba (na divisa entre os estados do Rio de Janeiro e Minas Gerais) onde em 1871, havia chegado a Estrada de Ferro D. Pedro II, com a qual se conectava até a cidade de Leopoldina em 1887; este trecho mais tarde foi prolongado na direção leste até Caratinga, através da tradicional Zona da Mata. (MELO, 1995)

De 1885 a 1890, a Estrada de Ferro Leopoldina foi ampliada através da aquisição de pequenas ferrovias, ramais e linhas que, por aquela mesma época, haviam sido construídas na baixada e serra fluminenses, para atender à grande produção cafeeira da área.

A expansão ferroviária na Mata Mineira gerou um emaranhado de linhas construídas pelo capital agrário regional e isso contribuiu para que algumas estradas férreas logo se apresentassem como deficitárias. Isto porque o traçado destas ferrovias expressava o interesse dos plantadores e comerciantes de café e tinha tido como parâmetro, apenas a valorização do escoamento das exportações e não uma integração do mercado doméstico e regional. Todo o sistema ferroviário da região cafeeira de Minas Gerais e Rio de Janeiro (MELO, 1995. p,349) compartilhou este problema.

Barros (1965:450-451) em estudo sobre a rede ferroviária da antiga região Leste do Brasil, menciona quatro períodos na evolução das ferrovias nesta região, então constituída pelos estados de Minas Gerais, Espírito Santo, Rio de Janeiro, Bahia e Sergipe. Para esta autora, a implantação das ferrovias na Zona da Mata aconteceu em um momento posterior aos primeiros trilhos implantados por iniciativas pioneiras isoladas. No primeiro período, que se estende de 1850 a 1870, a Estrada de Ferro Leopoldina tem, suas linhas estendidas de São Geraldo até Ponte Nova (1895) e Dom Silvério (1887). Verifica-se, ainda, a ligação entre Ubá e Juiz de Fora, com ramais para Rio Pomba e São João Nepomuceno. No leste mineiro e norte fluminense tem-se ainda o aparecimento dos ramais de

Carangola (1887) e Muriaé (1886), mais tarde incorporados pela Estrada de Ferro Leopoldina.

Em suas pesquisas Barros (1965. p, 454), ainda chama a atenção para os detalhes do quarto período, que ocorre ao início do século XX. Novos ramais cafeeiros surgem nesse período, mesmo em áreas onde a cultura da rubiácea já apresentava sinais de senilidade, fruto da mentalidade de que cada cidade de prestígio econômico deveria ser atravessada por uma estrada de ferro. Dentre esses ramais destacam-se: o de Bom Jesus de Itabapoana (1911) no noroeste do estado do Rio de Janeiro, o de Manhuaçu (1915), o de Mirai (1903), o de Mar de Espanha (1911), o de Mercês (1914) e o de Carangola(1931), estes últimos em Minas Gerais. Um destaque importante é dado às ferrovias do sul do Estado do Espírito Santo quando a autora menciona que “outras estradas cafeieras foram as criadas no sul do Espírito Santo, passando a cidade de Cachoeiro do Itapemirim a constituir um nó ferroviário. Para este centro convergiram as linhas a partir de Muqui, Vitória e Itapemirim. Dali saíram ramais de Castelo e de Coutinho-Espera Feliz” (BLASENHEIM, 1995. p,96). Essas ligações com o Sul do Espírito Santo e com o Norte do Rio de Janeiro favoreceram a implantação das ferrovias no Norte e Nordeste da Zona da Mata, região limítrofe dos dois estados e que desenvolveu a cafeicultura em momento posterior ao verificado no sul da zona da mata e vale do Paraíba.

Blasenheim (1995) destaca as questões políticas e de financiamento da malha ferroviária no território mineiro ao mencionar que

[...] contemporâneos culpavam, pelo mau planejamento das ferrovias da Mata, os fazendeiros e políticos-fazendeiros, excessivamente confiantes, que as financiavam. Os investidores subestimavam o custo de construção e manutenção das ferrovias, e superestimavam a quantidade de café que linhas, em competição entre si, podiam carregar, até nos municípios do sul, onde a produção estava no auge, no início da década de 1880. A influência política de fazendeiros individuais da Mata determinavam as trajetórias de linhas locais, a ligar plantações em vez de centro de população, confirmando o ditado de que “estrada de ferro no Brasil”, é a linha geométrica dos pontos de maior influencia política.(BLASENHEIM, 1995 p. 97)

O certo é que desde a criação da Estrada de Ferro Mauá até o final do período imperial haviam sido construídas inúmeras pequenas ferrovias, tanto na Mata Mineira como no interior do estado do Rio de Janeiro, para atender interesses locais dos plantadores de café e nobres da corte.

Melo (1995) em sua pesquisa “Ferrovias e café: Rio de Janeiro e Minas Gerais 1850/1910” apresenta uma série de fatores que contribuíram para a decadência do transporte ferroviário no território mineiro e fluminense. Entre eles encontra-se o fato de que as concessões para a exploração desses serviços tinham sido feitas com privilégios de exploração das estradas por 30 a 90 anos, doação de terras laterais e garantia de juros de até 7% ao ano sobre o capital aplicado. Esta última cláusula, em seu entender, era um excelente negócio, “pois os eventuais prejuízos eram cobertos pelas rendas públicas. A garantia de juros na prática serviu para esconder a baixa produtividade e mesmo nenhuma preocupação com a lucratividade do negócio”. Para a autora esta política de financiamento gerou a pulverização de empresas e ramais ferroviários por toda área cafeeira, uma vez que era um investimento sem risco, garantido pelo tesouro nacional. A autora ainda destaca que o governo brasileiro, até o início do século XX, dava garantia dos juros, o que muda a partir de 1901, quando a União, diante da sangria das receitas públicas, iniciou um processo de resgate das ferrovias. Além disso,

muitas destas transações foram irregulares, com negociação de privilégios, custos artificiais, má qualidade dos serviços técnicos, falta de planejamento das linhas na definição das concessões, esta gestão caótica gerou falências e incorporações sucessivas e está na raiz da decadência tão rápida da rede. (MELO, 1995. p,354)

Um diagnóstico e indicações de ações prioritárias para o desenvolvimento da Zona da Mata, elaborado pelo BDMG - Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais - dá ênfase às mudanças econômicas ocorridas na região. Para os autores do documento a reorganização interna da economia mineira, a partir da virada do século, também é posta como um dos elementos da perda do dinamismo econômico da Zona da Mata. São destacados dois fatores importantes neste

contexto: o primeiro diz respeito à transferência da capital do estado de Minas Gerais, da cidade de Vila Rica (hoje Ouro Preto) para a recém-criada e projetada cidade de Belo Horizonte, o que teria gerado custos elevados e reduzido a capacidade de investimentos do Estado em outras regiões, e em decorrência penalizado a Mata Mineira, à época, de forte contribuição fiscal ao Estado. Entre outros fatores, é destaque também na reorganização do espaço econômico mineiro, a implantação de uma nova malha ferroviária e rodoviária no Estado, o que, além de criar oportunidades para o surgimento de novos pólos econômicos no Estado, enfraqueceu a situação de Juiz de Fora como centro polarizador e de comercialização.

### **3 – MOVIMENTOS NÃO CONCLUSIVOS**

Enfim, parece-nos que a decadência paulatina das ferrovias na Zona da Mata Mineira, após a década de 1930, estaria conectada ao esgotamento do modelo agro-exportador adotado na região associado ao fim dos subsídios do governo federal e à crise dos preços, bem como ao fato de existirem outras áreas cafeeiras, como o sul de Minas, interior de São Paulo e o Norte do Paraná.

Em 1929, com a política de erradicação dos cafezais do governo federal, a atividade pecuária - que havia surgido como alternativa para as antigas fazendas de café, especialmente nas áreas onde o processo de industrialização nem havia se iniciado - acabou por não gerar excedentes, tendo, de fato, contribuído para a expulsão da mão-de-obra, para o atrofiamiento do mercado regional e para aprofundar as disparidades regionais internas. (BDMG, 2000. p,19).

Em vista da conjunção de fatores anteriormente assinalados os trilhos do que restara da malha ferroviária da Zona da Mata foram retirados. Na década de 1970 os últimos trechos da antiga Estrada de Ferro Leopoldina foram arrancados, deixando abertos os caminhos, onde outrora circulavam a locomotiva, para o avanço das rodovias.

No entanto, mesmo com a quase extinção das ferrovias na região da Mata Mineira, o seu papel ordenador do território é indiscutível. O poder de influenciar e,

em alguns momentos até determinar onde os núcleos urbanos se desenvolveriam é relevante. Ruy Moreira (2008) escreve sobre a vitalidade das ferrovias no processo de urbanização.

Essa vitalidade da ferrovia relaciona-se a o seu papel de abertura de caminho para a instalação dos grandes empórios urbanos. A ferrovia nasce como um aspecto orgânico das grandes forças que desencadeiam o desenvolvimento da indústria moderna[...] sua implantação só irá se mostrar econômica, entretanto, quando, ao descobrir-se que o seu custo tende a cair com o aumento do comprimento da linha, e, sobretudo, quando organizada em rede, o seu raio de alcance é dilatado para grandes distâncias. ( MOREIRA, 2008 p. 73)

Atualmente são poucas as ferrovias que cortam a Região da Mata Mineira. Destaque apenas para a ferrovia administrada pela MRS Logística (antiga RFFSA), em que o traçado corta o município de Juiz de Fora, com ampla ligação entre a região de produção metalúrgica de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo aos principais portos exportadores do país.

Toda a análise do processo de implantação e decadência do sistema ferroviário na Mata Mineira pode ser sintetizada nas observações de Santos & Silveira (2001)

A cada momento histórico os objetos modernos não se distribuem de forma homogênea, e a normas que regem seu funcionamento pertencem a escalas diversas. Isso é ainda mais válido para o sistema ferroviário (...)  
A produção da fluidez é o resultado de conflitos e cooperações, acordos e negociações, sempre provisórios, entre o Estado e as empresas, na construção e operação de grandes sistemas técnicos. (SANTOS & SILVEIRA, 2001 pp. 174-175)

Contel (2001) designa os sistemas de engenharia de sistemas de movimento do território. Assim o autor destaca:

dentre as diversas bases técnicas que se vão incorporando ao território e dotando cada região de novas qualidades materiais e possibilidades organizacionais, queremos destacar os sistemas de movimento do território, isto é, o conjunto indissociável de sistemas de engenharia (fixos) e de sistemas de fluxos

(materiais ou imateriais) que correspondem pela solidariedade geográfica entre os lugares[...] (CONTEL, 2001 p. 357)

De fato, parece-nos que se o café teve um papel fundamental enquanto vetor de ocupação e desenvolvimento da Zona da Mata mineira, o fim de sua exploração em parte significativa do espaço regional estudado, e a forma com que esta se desenvolveu, não garantiram um desenvolvimento pretérito da área. O café serviu de elemento indutor ao desenvolvimento e modernização da região, sua exploração contribuiu para a implantação de novos caminhos e de inovações técnicas como as estradas de ferro de forma semelhante a assinalada por Quiossa (1994). Este autor ao desenvolver sua pesquisa sobre a “Economia cafeeira e efeitos encadeadores: a expansão da malha viária na Zona da Mata (1856-1875)”, trabalha com o sistema técnico de engenharia, o sistema rodoviário, como um efeito encadeador. Para isso ele busca um referencial em Watkins (1986) que esclarece que o efeito encadeador, mais conhecido como “teoria do crescimento econômico induzido por produtos básicos”, ou da “abordagem dos linkages generalizados ao desenvolvimento”, é a capacidade que a “natureza de um produto, no nosso caso o café, tem em induzir investimentos no mercado interno através da demanda de fatores e insumos intermediários para sua produção, da possibilidade de processamento ulterior do produto básico, e da distribuição da renda proveniente da expansão do produto básico de exportação.

A essência do processo pelo qual a expansão das exportações induz o investimento em outras atividades da economia é o efeito de encadeamento”. É a partir dessa base teórica que o autor desenvolve sua pesquisa, atrelando a economia cafeeira ao desenvolvimento do sistema viário em Minas Gerais, especialmente, na Mata Mineira.

Acreditamos que estas referências que apresentamos neste texto possam ser significativas para a elaboração do recurso de método que denominamos “matriz de periodização” do espaço que envolve o município e a cidade de Juiz de Fora. Sem dúvidas podemos afirmar que a circulação desenvolvida a partir de Juiz de Fora com toda Zona da Mata Mineira e com a Metrópole do Rio de Janeiro, historicamente vem promovendo as modernizações espaciais, sensíveis na

materialidade geográfica. A cultura cafeeira, o sistema de produção energética, o precoce desenvolvimento industrial, a economia dos serviços urbanos em Juiz de Fora, todos estes elementos tiveram na matriz de circulação do território a base para seu desenvolvimento. Por esta e outras questões, a pesquisa sobre o desenvolvimento da malha ferroviária de Juiz de Fora e toda Mata Mineira justifica-se como possibilidade de identificação de um período específico na matriz que estamos elaborando.

Assim, percebemos que são muitas as questões que norteiam a elaboração desta investigação. Todas passam pela necessidade de compreensão do lugar como manifestação do todo, do mundo. Acontece que o todo se manifesta diferentemente nos lugares, tanto no âmbito da qualidade, quanto da quantidade dos eventos. Selecionamos Juiz de Fora como lugar a ser analisado a partir das suas especializações produtivas, dentre elas o uso do território pelas Instituições de Ensino Superior, como evento a serem investigados. O lugar relativiza o uso da técnica, e dessa forma, não pode ser encarado com um fragmento, desconectado do movimento geral. Kosik (2002) enfatiza que

[...]O homem vive em muitos mundos mas cada mundo tem uma chave diferente, e o homem não pode passar de um mundo para os outros sem a chave respectiva, isto é, sem mudar a intencionalidade e o correspondente modo de apropriação da realidade[...] (KOSIK, 2002 p.29)

Isso sinaliza para o fato de que esta de pesquisa olha para o espaço geográfico como “imanência” das ações humanas. Encara a geografia como “uma luz para a compreensão do mundo de hoje”, e isso será possível, se buscarmos desvelar as conexões geográficas que produzem o presente, numa tentativa de proposição do futuro (SOUZA, 1992).

#### **4 - REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**



AMORIM, Cassiano Caon. **A organização de um Espaço Urbano**: Espera Feliz/MG. Monografia de conclusão de curso. Departamento de Geociências. Universidade Federal de Juiz de Fora. 1998

ARROYO, María Mónica. Dinâmica Territorial, Circulação e Cidades Médias. In.: SPÓSITO, Eliseu Savério; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; SOBARZO, Oscar (orgs) **Cidades Médias** – produção do espaço urbano e regional. São Paulo: Expressão Popular, 2006. 1ª Ed. Col. Geografia em Movimento. p.71-85

BARROS, M. As ferrovias. In: **Geografia do Brasil – Grande Região Leste**. Vol. V série A. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. 1965

BDMG - Banco de Desenvolvimento Econômico de Minas Gerais. **Zona da Mata – Diagnóstico e indicações de ações prioritárias para seu desenvolvimento**. Belo Horizonte, 2000.

BLASENHEIM, Peter Loius. **Uma história regional: a Zona da Mata Mineira (1870-1906)**, Belo Horizonte, UFMG/Centro de Estudos Mineiros, Anais V Seminário de Estudos Mineiros, a República Velha em Minas, 1982.

\_\_\_\_\_ **As ferrovias de Minas Gerais no século dezenove**. Juiz de Fora: Lócus, revista de história. Vol. 2 n2, 1995.

BLIKSTEIN, Izidoro. **Kaspar Hauser ou a Fabricação da Realidade**. São Paulo. Cultrix, 1995.

BRUNHES, Jean. **Geografia Humana**. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura. 1962.

COELHO, Gustavo Neiva. **Goiás – uma reflexão sobre a formação do espaço urbano**. Goiânia: Edufg, 1996.

CONTEL, Fabio B. Os sistemas de movimento do território brasileiro. In.: SANTOS, M. & SILVEIRA, M. L. **O Brasil – território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001.

DIAS, Leila Christina. Redes: emergência e organização. In.: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (orgs) **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro. Bertrand Brasil, 2000.

GIROLETTI, Domingos. **Industrialização de Juiz de Fora – 1850/1930**. Juiz de Fora: Edufff, 1988.

GOTTMAN, Jean. **La politique des états et leur géographie**. Paris: Librairie Armand Colin, 1952.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – Conselho Nacional de Geografia. **Geografia do Brasil – Grande Região Leste**. Vol. V. Série A.1965.

KOSIK, Karel. **Dialética do concreto**. 7. Ed. São Paulo: Paz e Terra, 2002.

LEITE, M. A. F. P. Uma História de movimentos. In: . In: SANTOS, Milton & SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil – Território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001.

LELOUP, Yves. Aspectos da urbanização. In: CESAR, G. (org) **Minas Gerais – Terra e Povo**. Porto Alegre: Globo, 1970.

MELO, Hildete Pereira de. **Ferrovias e café: Rio de Janeiro e Minas Gerais 1850/1910**. In: Belo Horizonte: UFMG/CEDEPLAR. Anais do VII Seminário sobre a economia mineira. Vol. 1, 1995.

MOREIRA, Ruy. **O pensamento geográfico brasileiro: as matrizes clássicas originárias**. Vol.1. São Paulo: Contexto, 2008.

-----**Da Região à Rede e ao Lugar** – a nova realidade e o novo olhar geográfico sobre o mundo. AGB: Ciência Geográfica. SD.

PRADO JUNIOR, Caio. **História econômica do Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1962. 7ª ed.

QUIOSA, Paulo S. **Economia cafeeira e efeitos encadeadores: a expansão da malha viária na Zona da Mata ( 1856-1875)** In: Anais ANPUH-MG, 1994.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do Espaço Habitado**. São Paulo: Hucitec, 1988.

-----**Economia Espacial**. São Paulo: Edusp. 2003. 2ª Ed.

----- **A Natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Hucitec, 1996.

SANTOS, M. & SILVEIRA, M. L. **O Brasil – território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SOUZA, M A A. de **Conexões Geográficas: um ensaio metodológico**. In.: Boletim Paulista de Geografia, N 71,p.113-127, 1º semestre/ 1992

STRAFORINI, Rafael. **Estradas Reais no século XVII**. Revista Electrónica de Geografía y ciencias sociales. Vol. X num. 218. Barcelona, 2006.

VALVERDE, Orlando. **Estudo regional da Zona da Mata**. Revista brasileira de Geografia, nº 1, ano XX, Jan/Mar 1958.

VALLAUX, Camille. **El suelo y el Estado**. Madri: Daniel Jorro Editor, 1914.

WATKINS, Sérgio. In.: SUZIGAN, W. **Indústria brasileira, origem e desenvolvimento**. São Paulo: Brasiliense, 1986.

XAVIER, M. Os sistemas de engenharia e a tecnicização do território. O exemplo da rede rodoviária. In: SANTOS, Milton & SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil – Território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001.