

## A FERROVIA COMO AGENTE DO ORDENAMENTO TERRITORIAL URBANO E REGIONAL DE JUIZ DE FORA/MG (1875-1929)

The railway as an agent of urban and regional territorial planning in Juiz de Fora/MG  
(1875-1929)

### **Pedro José de Oliveira Machado**

Professor Titular do Departamento de Geociências da Universidade Federal de Juiz de Fora

Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-0264-303X>

[pjomachado@gmail.com](mailto:pjomachado@gmail.com)

### **Wagner Barbosa Batella**

Professor Doutor do Departamento de Geociências da Universidade Federal de Juiz de Fora

Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-3632-9639>

[wagner.batella@ufjf.br](mailto:wagner.batella@ufjf.br)

### **Luciano Alves Soares Caraméz**

Mestre em Geografia e doutorando em História pela Universidade Federal de Juiz de Fora

Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-4155-1090>

[luciano\\_ufjgeografia@outlook.com](mailto:luciano_ufjgeografia@outlook.com)

### **Matheus de Sousa Jacinto**

Graduado em Geografia pela Universidade Federal de Juiz de Fora

Orcid: <https://orcid.org/0009-0008-8652-3852>

[matheusdesjacinto18@gmail.com](mailto:matheusdesjacinto18@gmail.com)

Artigo recebido em junho/2025 e aceito em agosto/2025

### **RESUMO**

No Brasil do final do século XIX e início do século XX a ferrovia era vista como sinônimo de progresso, imprescindível ao desenvolvimento econômico e, portanto, elemento muito aguardado pelos municípios e por suas populações, ávidos pela chegada dos trens e estações. Em Juiz de Fora, nos fins do XIX, a chegada da estrada de ferro viabilizou o aumento das exportações de café, o desenvolvimento de uma economia urbana, lastreada por um importante parque industrial têxtil, além de constituir a base do transporte de cargas e passageiros, acabando por consolidar e ampliar a posição de centralidade econômica desse município, tornando-o polo, como ainda hoje, para toda a Zona da Mata mineira e partes do Sul de Minas Gerais e do vizinho estado do Rio de Janeiro. As ferrovias funcionaram assim como importantes agentes de organização do território urbano – criando novas formas, demandas e infraestrutura – e do território regional – circulando pessoas, mercadorias e ideias, interligando lugares e viabilizando a expansão do próprio processo de ocupação. Essa é a temática tratada no presente artigo, tendo a Ferrovia D. Pedro II como objeto de pesquisa, o período 1875 a 1929 como recorte temporal, e a cidade de Juiz de Fora e sua região de influência como recorte territorial.

**Palavras-chave:** Ordenamento territorial; Geografia histórica; Zona da Mata mineira; Economia regional.

## ABSTRACT

In Brazil at the end of the 19th century and beginning of the 20th century, the railway was seen as synonymous with progress, essential to economic development and, therefore, a highly anticipated element by municipalities and their populations, eager for the arrival of trains and stations. In Juiz de Fora, at the end of the 19th century, the arrival of the railroad made possible the increase in coffee exports, the development of an urban economy, supported by an important textile industrial park, in addition to constituting the basis for the transportation of cargo and passengers, ending up consolidating and expanding the position of economic centrality of this municipality, making it a hub, as it still is today, for the entire Zona da Mata mineira and parts of the South of Minas Gerais and the neighboring state of Rio de Janeiro. Railways thus functioned as important agents in the organization of urban territory – creating new forms, demands and infrastructure – and of regional territory – circulating people, goods and ideas, interconnecting places and enabling the expansion of the occupation process itself. This is the theme addressed in this article, with the D. Pedro II Railway as the object of research, the period 1875 to 1929 as the time frame, and the city of Juiz de Fora and its region of influence as the territorial frame.

**Keywords:** Territorial planning; Historical geography; Zona da Mata mineira; Regional economy.

## 1. INTRODUÇÃO

Este artigo apresenta alguns resultados decorrentes do projeto de pesquisa intitulado “A linha que conduz também separa. Ferrovia e segregação socioespacial em cidades médias do Brasil e da Espanha”, aprovado e financiado pelo CNPq, no final de 2023, envolvendo pesquisadores de universidades brasileiras (UFPB, UFCG, UFJF, UFU, UFRJ e UFFS) e espanholas (Lleida, Valladolid, Burgos e Castilla-La Mancha – campus Albacete), e que tem como objetivo aprofundar o estudo das interações entre ferrovia, estruturação urbana e configuração do tecido urbano, a partir de diferentes contextos e realidades não-metropolitanas. Alguns resultados também derivam das investigações ligadas ao projeto de pesquisa “Trilhos e estações: a Estrada de Ferro D. Pedro II e o ordenamento territorial regional”, aprovado em 2024, no âmbito do projeto de Bolsas de Iniciação Científica (BIC), da Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF).

O presente texto apresenta algumas considerações sobre as diversas influências, impactos e transformações decorrentes da implantação da Estrada de Ferro D. Pedro II e os aparatos técnicos necessários ao seu funcionamento (trens, trilhos, estações etc.), abrangendo as escalas interurbana, municipal e regional de Juiz de Fora, município localizado na Zona da Mata de Minas Gerias.

O recorte temporal é dado pelo período que se estabelece entre a chegada da ferrovia, com a inauguração oficial da pioneira estação na área central da cidade, em 1875, e o ano de 1929, que assinala a crise econômica mundial que afetou de forma profunda a cultura cafeeira, base da economia regional. Nesse intervalo ocorre a consolidação desse modal de transportes como principal meio de circulação de pessoas e mercadorias, integrando Juiz de Fora às demais porções do território estadual.

Os impactos decorrentes da implantação e funcionamento da Ferrovia D. Pedro II na organização social, econômica e territorial de Juiz de Fora e região foram muito profundos e, vários deles, com reflexos sensíveis até os dias atuais.

Esses impactos são aqui apresentados em duas partes: num primeiro momento são elencadas e discutidas as implicações e modificações promovidas no ambiente urbano. A ferrovia vai se constituir, no final do século XIX, num dos três elementos fundamentais que concorrerão concomitantemente para a formação de uma economia tipicamente urbana em Juiz de Fora, fundamentada no desenvolvimento da indústria têxtil. Junto com os capitais advindos da cultura cafeeira – em franca expansão na região – e com a produção local de energia elétrica, a ferrovia vai disponibilizar os meios necessários para a chegada da matéria prima (o algodão) e a exportação da produção (tecidos), o que obviamente implicou numa forma importante de organização do espaço urbano, desencadeando uma série de intervenções infra estruturais, com obras de drenagem e aterramento de pântanos, abertura de vias, localização de empreendimentos industriais, valorização de terrenos, ampliação e diversificação da oferta de comércio e serviços, criação de um sistema bancário local, intenso processo migratório e, como consequência, o desenvolvimento de uma economia urbana, paralela mas não dependente da atividade cafeeira.

Num segundo momento são apresentadas e discutidas as implicações que a malha ferroviária e seus vários aparatos (estações, trilhos, trens, ramais, alfândega etc.) trouxeram para a consolidação de Juiz de Fora como centralidade econômica regional, a partir da interligação desse centro com o restante da Zona da Mata mineira e com o estado do Rio de Janeiro, onde exerce, ainda hoje, forte polarização.

## **2. OBJETIVO E METODOLOGIA**

O objetivo dessa pesquisa foi levantar e estudar os principais impactos decorrentes da chegada da Ferrovia D. Pedro II em Juiz de Fora/MG, adotando o recorte temporal de 1875 a 1929, período em que a economia regional, baseada no cultivo do café, muito se beneficiou desse sistema de transporte.

Esses impactos do sistema ferroviário são abordados segundo duas escalas diferentes: um grupo de impactos diretamente relacionados à ambiência urbana, e outro grupo de efeitos ligados à consolidação do papel de centralidade econômica regional de Juiz de Fora.

A metodologia adotada foi fundamentalmente apoiada em pesquisa teórica, embora tenham sido realizadas entrevistas com alguns personagens que fizeram parte da história regional da ferrovia, bem como tenha ocorrido a realização de trabalhos de campo, com visitas a várias estações ferroviárias.

A pesquisa teórica implicou em amplo levantamento sobre a Ferrovia D. Pedro II, tomando como referência as obras de Ottoni (1859); Galvão (1869); Pessoa Júnior (1886); Figueira (1908); Vasconcelos (1934); Siqueira (1938); IBGE (1954); Silva (1954); Pimenta (1970 e 1971); Bastos (1975); El-Kareh (1982); Campos (2012). Especificamente sobre a condição econômica e infraestrutura da cidade de Juiz de Fora no período considerado, foram utilizadas, dentre outras, as obras de Esteves e Lages (1915); Oliveira (1966); Stehling (1979); Lessa (1985); Girolette (1988); Pires (2009); Machado (2023).

Três outras fontes de pesquisa foram muito importantes e merecem ser citadas de maneira mais específica. Os relatórios anuais da estrada de ferro, produzidos por seus diretores; o jornal O Pharol, principal veículo, local e regional, de circulação de notícias do período considerado, e que se acha disponível para consulta pública no sítio eletrônico da Hemeroteca Digital (<https://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>); e por fim, a rica base cartográfica do século XIX da qual dispõe a cidade, sobretudo a “Planta da Cidade de Juiz de Fora”, do engenheiro José Barbalho Uchôa Cavalcanti, de 1883 (Caraméz, 2023) e a “Planta de Juiz de Fora”, elaborada pela comissão de estudos encarregada de avaliar as cinco localidades elencadas para sediar a futura capital mineira, onde se incluía Juiz de Fora (Reis, 1893).

### **3. A FERROVIA COMO OBJETO DE ESTUDO**

O município de Juiz de Fora – que conta com 540.756 habitantes, de acordo com o último censo demográfico realizado no Brasil, em 2022 – localiza-se no sudeste do estado de Minas Gerais, no trecho sul da Zona da Mata mineira, entre a Serra da Mantiqueira e a divisa com o estado do Rio de Janeiro.

Historicamente, essa localização de ‘meio de caminho’, entre os portos fluminenses e a região produtora de ouro, fez com que essa área fosse cortada pelas principais vias que se estabeleceram nos séculos XVIII e XIX, razão pela qual, o estudo dessas estradas se torna imprescindível para a compreensão do processo de organização territorial regional.

Assim o foi com o Caminho Novo, aberto em 1709, que ligava a região das minas de ouro ao porto do Rio de Janeiro; com a chamada Estrada do Paraibuna, parte do primeiro plano rodoviário de Minas Gerais (Pimenta, 1971), aberta a partir de 1836, ligando Ouro Preto até Paraibuna, na divisa com a província do Rio de Janeiro; com a Estrada União & Indústria, inaugurada em 1861, ligando Juiz de Fora a Petrópolis; e com a Estrada de Ferro D. Pedro II, uma das principais ferrovias do Brasil, que penetrou o estado de Minas Gerais exatamente pela Zona da Mata, no momento em que essa região se tornava um dos principais centros cafeicultores do país. Foram essas estradas as grandes responsáveis pelo surgimento e consolidação do processo de ocupação regional.

Dentre as citadas vias recai especial interesse sobre a Estrada de Ferro D. Pedro II, que desempenhou um importante papel como elemento organizador do espaço regional. A ferrovia, construída sob os auspícios do governo imperial brasileiro a partir de 1855, e euforicamente tomada como sinônimo do progresso que a nação necessitava, chega a Juiz de Fora em 1875. Surge para atender especialmente uma demanda da cultura cafeeira (El-Kareh, 1982), que no último quartel do século XIX já dominava o cenário econômico de Minas Gerais. Foi essa cultura “que ao penetrar em Minas, aos poucos vai conformando uma região diferenciada no contexto econômico e social das Gerais” (Paula, 2006, p. 69). Saraiva (2008, p. 220) chega a concluir que “o processo de construção de uma civilização na Mata mineira somente se deu a partir da expansão da cultura cafeeira”.

Essa ferrovia vai ter sua denominação alterada algumas vezes, por razões diversas. Permanece como Estrada de Ferro D. Pedro II, desde a edição do decreto imperial nº 1.599, de 9 de maio de 1855, que aprovou seus estatutos, até a implantação da República, em 1889, quando tem sua denominação alterada pela edição da portaria nº 143, de 22 de novembro de 1889, passando a se chamar Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB), assim permanecendo até 1957. Nesse ano, em razão da lei federal nº 3.115, de 16 de março, durante o governo de Juscelino Kubitschek, foi criada a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), com o objetivo de administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar, melhorar e manter em tráfego as várias estradas de ferro de propriedade da União e/ou por ela administradas.

Em 1992, a RFFSA foi incluída no Programa Nacional de Desestatização, como dispunha o decreto nº 473, de 10 de março de 1992, e a partir daí as malhas regionais foram concedidas à iniciativa privada, através de leilões, realizados entre 1996 e 1998. Em 20 de setembro de 1996, a MRS Logística – consórcio capitaneado pela Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) e Minerações Brasileiras Reunidas (MBR) – pagou o lance mínimo e assumiu a concessão dos 1.643km da malha regional sudeste, atuando até os dias atuais. A RFFSA foi então dissolvida de acordo com o estabelecido no decreto nº 3.277, de 7 de dezembro de 1999, alterado pelos decretos nº 4.109, de 30 de janeiro de 2002, nº 4.839, de 12 de setembro de 2003 e nº 5.103, de 11 de junho de 2004.

Certamente que essa ferrovia, seus trens e, sobretudo, suas estações, impactaram direta e indiretamente a organização dos territórios onde se inseria. Levantar e estudar os principais impactos no âmbito urbano (de Juiz de Fora) e regional (da Zona da Mata) é o que se objetiva com essa investigação.

#### **4. A CHEGADA DA FERROVIA E OS IMPACTOS URBANOS**

Claro que a ferrovia, elemento principal da chamada “ideologia do progresso” (El-Kareh, 1982, p. 53), reinante no Brasil em fins do século XIX, estava sendo muito aguardada nesse importante

centro cafeeicultor. Mas bem antes do trem soar seus apitos nessa terra, o que se deu oficialmente em 30 de dezembro de 1875, ocorreram muitas relações conflituosas entre a municipalidade, representada pela Câmara Municipal, e a direção da Ferrovia D. Pedro II.

O primeiro desses conflitos ocorreu quando os trilhos ainda estavam sendo implantados. Era inicialmente necessário o nivelamento do terreno para atingir a baixa declividade requerida pela ferrovia, o que numa área de planície de inundação, como era o caso do centro da cidade, implicava em alguns cortes e muitos aterros. O fato de a estrada de ferro ser implantada acima do nível das poucas ruas existentes à época, implicou na ideia de estar sendo criado um ‘dique’, que iria intensificar as consequências das frequentes inundações do rio Paraibuna, aumentando a insalubridade dessa área, então dominada por córregos, pântanos e lagoas. Essa longa celeuma foi retratada através de muitas matérias do jornal O Pharol, maior veículo regional de circulação de ideias e notícias do final do século XIX.

Outro ponto de atrito decorreu da localização da estação ferroviária. A informação de que a estação seria implantada no mesmo local onde se situava a antiga estação de mudas de animais da Estrada União & Indústria, inaugurada por Mariano Procópio, em 1861, distante cerca de 3km do centro da cidade, aguçou os ânimos e fez com que a câmara municipal enviasse um requerimento, em 20 de outubro de 1871, dirigido ao ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, solicitando que a escolha do sítio para a futura estação recaísse na área central e não em ponto considerado tão distante. Deve-se observar que nesse período, era o próprio Mariano Procópio quem respondia pela direção da Estrada de Ferro D. Pedro II, o que fez entre 13 de janeiro de 1869 e 14 de fevereiro de 1872. Isso ajuda a explicar a razão pela qual a escolha inicial não privilegiou a região central da cidade, mas sim as terras do próprio Mariano.

Assim, o trem realizava uma simples ‘parada’ no centro da cidade, em uma plataforma de madeira, bastante precária, comumente tratada como ‘estação provisória’. A estação oficial foi mesmo construída no lugar onde se encontrava a antiga estação de mudas da estrada de rodagem da Companhia União & Indústria, sendo inaugurada em 20 de novembro de 1876, guardando o antigo nome de Estação Rio Novo, até agosto de 1881, “quando passou a denominar-se Mariano Procópio” (Figueira, 1908, p. 223). A precária estação central foi melhorada e (re) inaugurada em 7 de julho de 1877, mas como o movimento de cargas e passageiros se intensificou, foi ampliada tal qual se acha hoje, e solenemente inaugurada no sábado, dia 16 de junho de 1906, em evento repleto de representantes políticos – incluindo o ministro da Viação e Obras Públicas, Lauro Severiano Muller e o engenheiro Gabriel Emiliano Osório de Almeida, diretor da EFCB (1903 1906) – e que ganhou grande destaque na mídia local e nacional por ter sido inaugurado, no mesmo dia, o serviço de bondes urbanos elétricos.

Outra contenta ocorreu quando a ferrovia já estava em pleno funcionamento. O aumento das tarifas cobradas pela então Estrada de Ferro Central do Brasil (nome dado à Estrada de Ferro D. Pedro II, após a instituição da República), que resultou num reajuste de 50% para a prestação de seus serviços ao comércio, à indústria e à lavoura, acabou por insuflar um importante movimento de um grupo de comerciantes, industriais e empresários agrícolas locais que, em 12 de julho de 1896, se reuniu com o objetivo de criar uma entidade que representasse seus interesses, nascendo daí a Associação Comercial e Empresarial de Juiz de Fora (ACEJF), que teve seu primeiro estatuto aprovado em 4 de setembro de 1897. O lindo prédio onde se encontra hoje instalada a sede da ACEJF, na Praça Dr. João Penido, nº 52, exatamente em frente ao prédio da estação central, teve sua construção finalizada no ano de 1918.

A ferrovia – seus trilhos e sobretudo, suas estações – trouxe outros inúmeros impactos à cidade, que vivia um importante momento econômico, embora pautado, sobretudo, na cultura cafeeira. Para se ter ideia da importância dessa cultura pode-se destacar que o café “entre 1870 e 1930 ocupou sozinho cerca de 60% do total das exportações do estado e foi responsável pela significativa maioria dos impostos provenientes da exportação, com 60% na década de 1870 e 78,2% na década de 1920” (Pires, 2009, p. 28-29), devendo-se observar que a maior parte dessa produção estava centralizada na Zona da Mata, com destaque para o vasto município de Juiz de Fora. Os dados da Tabela 1 nos permitem entender como a produção cafeeira do estado de Minas esteve centralizada na Zona da Mata em todo século XIX.

**Tabela 1:** Minas Gerais: origem regional das exportações de café, 1818-1892, em %.

Anos	Zona da Mata	Sul de Minas	Restante do estado
1818-19	99,7	---	0,3
1842-43	99,9	0,1	---
1844-45	100,0	---	---
1847-48	99,8	0,2	---
1850-51	99,8	0,2	---
1861-62	99,7	0,3	---
1867-68	99,7	0,2	---
1881-82	97,0	2,8	0,2
1883-84	93,2	6,4	0,4
1888	94,6	4,7	0,7
1889	89,3	9,2	1,6
1890	79,5	18,8	1,7
1891	80,5	16,9	2,6
1892	80,1	12,5	7,4

Fonte: Martins (2024, p. 23)

Obviamente que um dos maiores impactos foi sentido pela própria cultura cafeeira, pois ela se beneficiou diretamente da ferrovia, que significou a possibilidade tanto de aumentar as exportações

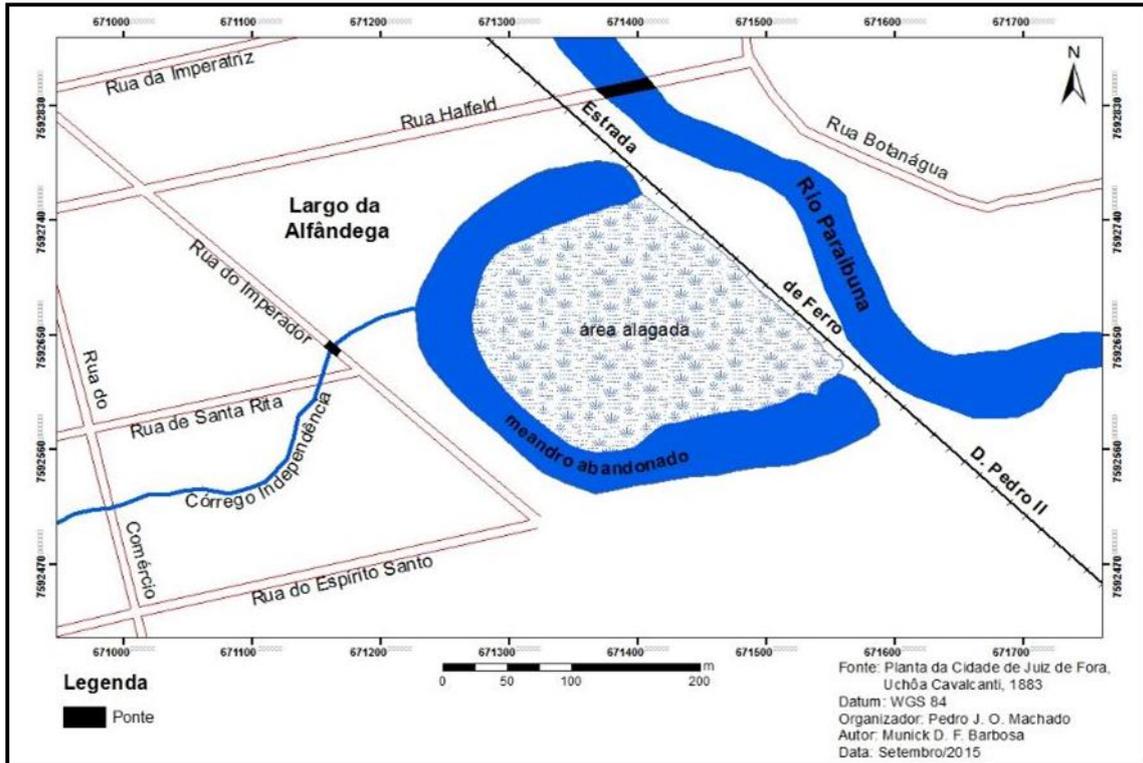
quanto de expandir a área plantada. De fato, por ação da ferrovia, “as exportações de café quase que dobraram entre 1875 e 1880” (Blasenheim, 1996, p. 83).

Essa junção entre a ferrovia e o incremento da economia cafeeira resultou no expressivo crescimento de capitais investidos na estruturação urbana de Juiz de Fora a partir da década de 1870. A própria Praça da Estação (Praça Dr. João Penido) – e suas cercanias – local de embarque e desembarque de pessoas e mercadorias, se tornou um símbolo de desenvolvimento urbano, cheia de vida, com muitos armazéns, hotéis, comércio ativo, restaurantes e intenso movimento de pessoas. Ainda hoje é um dos locais mais representativos da arquitetura que caracterizou o final do século XIX e início do século XX.

Do ponto de vista urbanístico, a implantação da ferrovia e de sua estação central foi a confirmação do processo que havia sido desencadeado por Mariano Procópio, em 1861, quando da abertura da Estrada União & Indústria, ou seja, de estender a urbanização para a grande planície, em direção ao rio Paraibuna, o tangenciando em muitos pontos. E esse processo de expansão da malha urbana implicou numa demanda crescente por novas áreas destinadas à ocupação.

Ali, próximo à estação central, no local onde hoje existe a Praça Antônio Carlos, encontra-se um claro exemplo desse processo de incorporação de novas áreas à expansão urbana, decorrentes de intervenções realizadas para atender à ferrovia.

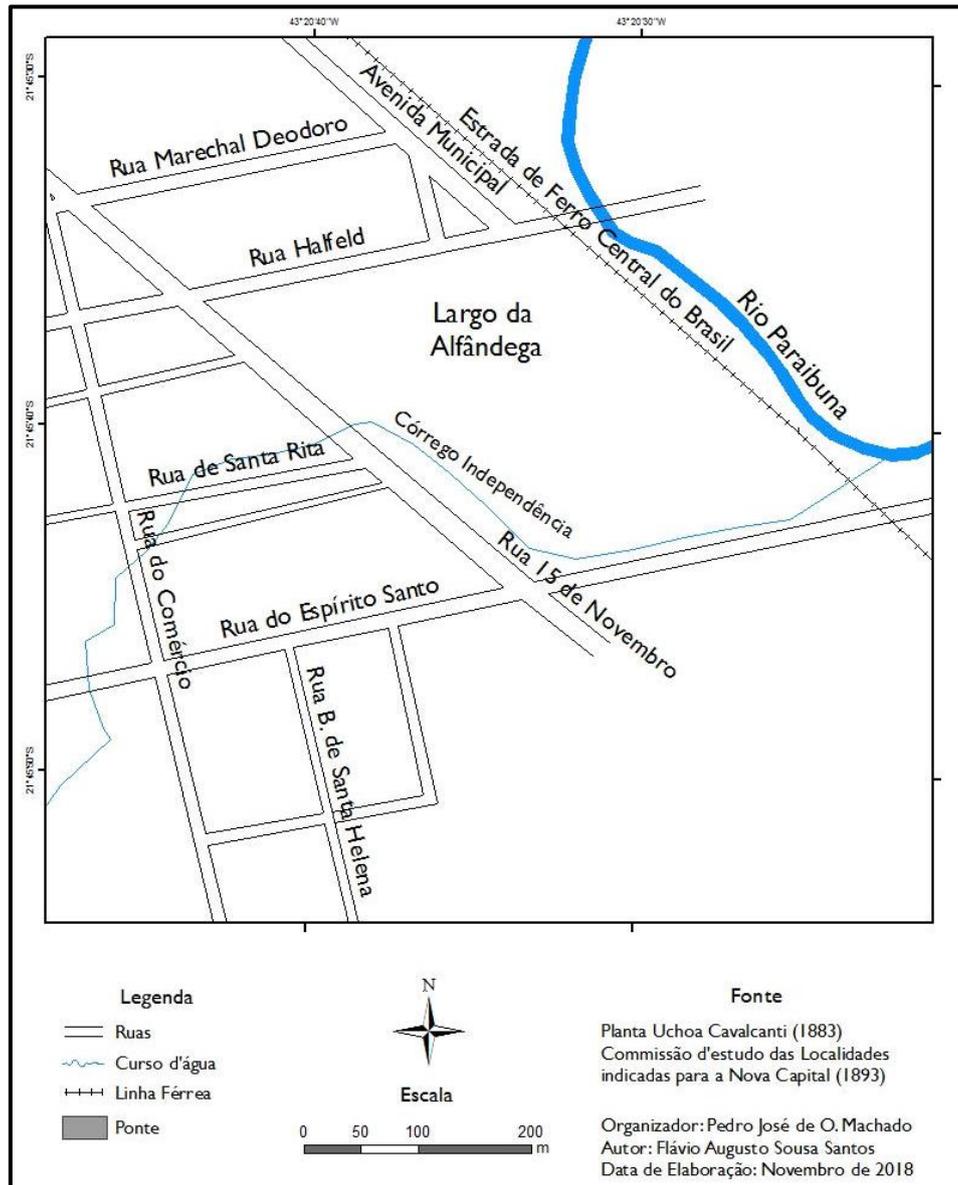
Machado e Santos (2019) explicam que para a implantação da estrada de ferro, no início da década de 1870, o rio Paraibuna foi aí seccionado, ganhando novo curso. Contudo, parte de seu leito original resultou num grande ‘meandro abandonado’, exatamente onde existia a foz do córrego Independência – seu principal afluente urbano – em local hoje ocupado pela praça. Em razão disso a drenagem se tornou ainda pior nessa área de grande interesse para expansão urbana, vista como a “Porta da cidade” (Passaglia, 1982, p. 39), uma vez que era por ali que se chegava pela Estrada União & Indústria. A Figura 1 apresenta a situação da área em 1883.



**Figura 1** – Situação da área futuramente ocupada pelo Largo da Alfândega, em 1883  
**Fonte:** Machado (2016, p. 143).

Com os trabalhos de drenagem e aterro, que ocorreram entre 1883/1893, o local se transformou (Figura 2). A expansão urbana foi favorecida pelo baixo valor dos terrenos ali existentes – sujeitos a inundações – e, por sua estratégica localização – próximos à estação ferroviária e à margem da Estrada União & Indústria – o que fez com que fossem instaladas construções emblemáticas, que compõem um conjunto histórico-arquitetônico dos mais importantes da cidade.

Nessa nova ambiência foi implantada a Alfândega Ferroviária, em 1895, “destinada à fiscalização dos produtos que entravam e saíam do estado” (Passaglia, 1982, p. 57), cujo prédio é hoje ocupado pelo 4º Depósito de Suprimentos do Exército Brasileiro. Por isso, à época, o local passou a ser chamado de Largo da Alfândega. A instalação e funcionamento da alfândega também contribuiu significativamente para Juiz de Fora ampliar seu papel de centralidade econômica regional.



**Figura 2** – Largo da Alfândega (Praça Antônio Carlos), em 1893.  
**Fonte:** Machado e Santos (2019, p. 110)

A ferrovia também foi responsável, poucos anos após sua chegada, por uma transformação econômica importantíssima em Juiz de Fora. A presença de três fatores, juntos naquele momento, em fins do século XIX, vai viabilizar o desenvolvimento de uma atividade econômica que iria alcançar grande solidez na cidade, a indústria têxtil. Ao capital disponibilizado pela cultura cafeeira, somou-se a presença da energia elétrica (gerada a partir da usina hidrelétrica de Marmelos, a primeira da América do Sul, inaugurada em 1889) e a infraestrutura de transportes, formada pela Estrada União & Indústria, pela Estrada de Ferro Leopoldina Railway, e especialmente, pela presença da Estrada de Ferro D. Pedro II. Por ela chegavam as matérias primas e saíam os produtos acabados.

Essa combinação de fatores concorreu para a implantação de enormes indústrias têxteis na cidade, como a chamada Fábrica dos Ingleses, “propriedade das firmas Andrew Steele & Cia, William

Morrit e Henry Whithaker” (Cimino, 2018, p. 58), inaugurada em 25 de dezembro de 1883 e a Companhia Têxtil Bernardo Mascarenhas, chamada Fábrica Mascarenhas, em 1888. Em comum entre as duas grandes fábricas, a localização, ao lado das maiores estações ferroviárias da cidade: a ‘fábrica dos Ingleses’ (mais tarde denominada Ferreira Guimarães e Industrial Mineira), que ocupava um terreno gigante, de 1.106.600 m<sup>2</sup> (Cimino, 2018, p.59), próxima à estação ferroviária de Mariano Procópio, enquanto a tecelagem de Bernardo Mascarenhas se localizava próxima à estação Central. Era a ferrovia funcionando como um decisivo fator locacional para o nascente processo de industrialização local.

## 5. A FERROVIA, OS RAMAIS E A CENTRALIDADE ECONÔMICA REGIONAL

A Estrada de Ferro D. Pedro II (depois, Central do Brasil) reforçou o papel de centralidade econômica regional de Juiz de Fora, consolidando sua influência não somente na Zona da Mata, mas estendendo-a também em direção ao Sul de Minas e ao vizinho estado do Rio de Janeiro, conectando-se a essas áreas, de forma direta e indireta, transportando cargas e passageiros, através dessa ferrovia e da posterior implantação de vários ramais.

Do ponto de vista da integração regional, nenhuma outra via ou sistema viário, antes da ferrovia, havia conseguido interconectar as inúmeras cidades e localidades da Mata mineira. Além dos ramais, a própria linha da Estrada de Ferro Central do Brasil abrigou um transporte regular de passageiros, o famoso Xangai, que ligava Juiz de Fora ao ‘subúrbio’ imediato, e que funcionou por décadas, entre 1923 e 1997, cumprindo o raro papel de viabilizar mobilidade de baixo custo (Reis e Machado, 2024).

Infelizmente, existem poucos dados quantitativos disponíveis sobre o movimento de passageiros nessas linhas férreas. Um desses importantes registros encontra-se na obra de Pessoa Júnior (1886), que apresenta dados do transporte ferroviário em 1884, para as estações da Estrada de Ferro D. Pedro II localizadas no município de Juiz de Fora, conforme apresentado na Tabela 2.

**Tabela 2** - Movimentação de passageiros nas estações ferroviárias da Estrada de Ferro D. Pedro II, localizadas no município de Juiz de Fora, em 1884.

Estações	Passageiros (embarque)	Passageiros (desembarque)
Serraria	11.257	11.070
Paraibuna	11.214	10.989
Sobragy	6.371	10.439
Matias Barbosa	8.700	8.130
Cedofeita	4.430	4.923
Barão do Retiro	6.884	6.644
Juiz de Fora (Estação Central)	34.836	35.468
Mariano Procópio	6.540	6.276
Benfica	6.070	5.952

**Fonte:** Organizada pelos autores a partir de informações disponíveis em Pessoa Júnior (1886, p. 218-219).

No final do século XIX e primeiras décadas do século XX, três ramais ferroviários passaram a ligar diretamente o vasto município de Juiz de Fora, a partir da Estrada de Ferro D. Pedro II, às cidades da Zona da Mata. Um deles era o chamado Ramal Lima Duarte, pertencente à Estrada de Ferro Central do Brasil, que tinha no bairro Benfica sua estação inicial, daí seguindo-se as de Igrejinha, Penido, Valadares, Orvalho, Manejo, Diocleciano Vasconcelos e Lima Duarte. Esse ramal foi aberto ao tráfego em 1914, ligando a estação ferroviária de Benfica (da EFCB), com outras três localizadas no município de Juiz de Fora: as de Igrejinha e de Penido, inauguradas em 13 de novembro de 1914, e a de Valadares (chamada Várzea do Carmo ou Engenheiro Navarro), inaugurada em 1º de maio de 1924. As demais estações desse ramal se localizavam no vizinho município de Lima Duarte.

O projeto inicial previa que esse ramal alcançasse Bom Jardim de Minas, para conectar a Zona da Mata com as ferrovias do Sul do estado, mas esse trecho nunca foi completado. Nesse ramal os trens transportavam passageiros e cargas, especialmente produtos regionais que se destinavam ao consumo de Juiz de Fora, como aqueles que tinham origem em Lima Duarte, de onde provinham lenha, carvão, leite, queijos, manteiga, gado para corte, frangos e até amianto.

Outro ramal foi o da Estrada de Ferro Leopoldina (EFL), que teve grande importância regional, especialmente para Juiz de Fora, de onde partia em direção à cidade de Rio Novo.

Esse ramal teve origem a partir de duas ferrovias: a Companhia Estrada de Ferro Ramal do Rio Novo, constituída em 1882 e arrendada no ano seguinte à Companhia União Mineira, que inaugurou o trecho entre Furtado de Campos, no então Ramal de Serraria (Serraria-Guarani, da União Mineira) e a cidade de Rio Novo. Enquanto isso, em Juiz de Fora, constituiu-se, em 1881, a Companhia Estrada de Ferro Juiz de Fora ao Piau, que em 1884 entregou esse trecho à Leopoldina, e em 1888, o uniu a Rio Novo. Dois meses antes, em agosto, a ferrovia já tinha sido vendida à Estrada de Ferro Leopoldina, que também estava de posse da União Mineira, unindo então o Ramal de Rio Novo ao Ramal do Piau, formando o Ramal de Juiz de Fora.

Em Juiz de Fora, o novo ramal se entroncava com a Estrada de Ferro D. Pedro II, em posição estratégica. A estação local desse ramal, inaugurada em 1884, pela Companhia Estrada de Ferro Juiz de Fora ao Piau, passando em 1888 ao controle da Leopoldina, localizava-se em frente à estação Juiz de Fora da D. Pedro II. O prédio original era bastante simples, térreo, com telhado de duas águas. Somente em 9 de junho de 1929 foi substituído pelo prédio atual, onde funciona o Museu Ferroviário. À estação de Juiz de Fora seguiam-se as de Grama (Muçungê), Comendador Filgueiras, Água Limpa, Coronel Pacheco e Ferreira Lage (todas essas, nesse momento, incluídas no grande município de Juiz de Fora), e ainda Goianá, Rio Novo e Furtado de Campos (pertencentes, à época, ao município de Rio Novo), onde se podia fazer integração com inúmeros destinos da Zona da Mata (Figura 3).



**Figura 3** – Ramal Juiz de Fora da Estrada de Ferro Leopoldina.

**Fonte:** “Esquema das linhas da antiga Estrada de Ferro Leopoldina (EFL) – Zona da Mata de Minas Gerais” -  
**Disponível em:** <https://otremexpresso.blogspot.com/p/esquema-das-linhas.html>

O terceiro ramal ligava a Estação Ferroviária de Serraria – inaugurada em 1874 e que, naquele momento, se localizava no território do município de Juiz de Fora – na Estrada de Ferro D. Pedro II, à importante região produtora de café (territórios ocupados pelos atuais municípios de Santana do Deserto, Pequeri, Bicas, Mar de Espanha etc.), chamado Ramal Mar de Espanha ou Ramal Serraria.

Pela lei provincial nº 2.224, de 13 de junho de 1876, foi concedida a autorização, por contrato, para a construção desse ramal ferroviário, que partindo da Estação Ferroviária de Serraria deveria chegar até Mar de Espanha. A empresa responsável pela construção e operação foi a recém-criada Companhia Estrada de Ferro União Mineira, cujos estatutos foram aprovados pelo decreto nº 6.471, de 18 de janeiro de 1877.

Os trabalhos de construção “começaram em 23 de agosto desse ano e por ato de 30 de abril de 1878 concedeu a presidência, o prolongamento da linha até a cidade do Pombo” (Pessoa Junior, 1886, p. 327). Em 13 de maio de 1879 foi inaugurado o tráfego do trecho compreendido entre a estação ferroviária de Serraria, da Estrada de Ferro D. Pedro II, e a cidade de Bicas, na extensão de 49km. Mais tarde a estrada estendeu-se até São João Nepomuceno. Deve-se observar que o ramal nunca

chegou a Mar de Espanha (objetivo original), só sendo essa cidade atendida pela ferrovia, quando a Leopoldina construiu um ramal a partir de Pequeri, em 1911.

Nesse trajeto foram construídas várias estações, incluindo-se duas que ficavam no município de Juiz de Fora: Silveira Lobo (originalmente inaugurada em 1879, posteriormente substituída por outro prédio, construído em local próximo ao prédio original, em 1904) e Sossego (inaugurada em 13 de maio de 1879), como mostrado no mapa da Figura 4. Por esse mesmo mapa é possível observar que outras duas estações, as de Ericeira e Cândido Ferreira (Santana do Deserto), ainda não existiam.



**Figura 4** – Estações ferroviárias da Estrada de Ferro União Mineira

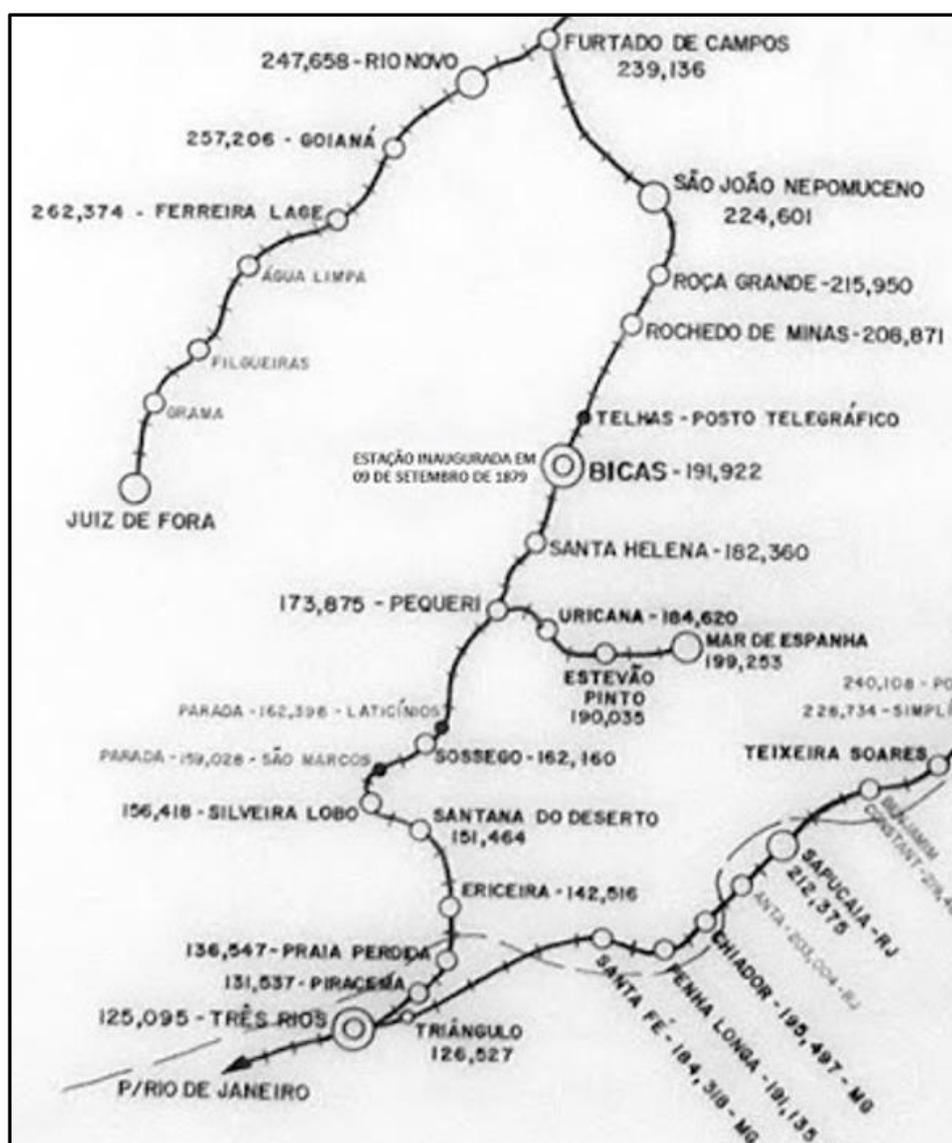
**Fonte:** “Mapa de todas estações das estradas de ferro de D. Pedro II, São Paulo e Rio de Janeiro, Santos e Jundiahy, Sorocabana, Paulista, Mogyana, Rezende a Areas, União Valenciana, União Mineira, Oeste de Minas e Leopoldina”, escala 1:1.000.000, de 1880.

**Disponível em:** [https://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo\\_digital/div\\_cartografia/cart209819/cart209819.jpg](https://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart209819/cart209819.jpg)

A partir de 1884 a Estrada de Ferro Leopoldina (EFL), como observa Carvalho (2021, p. 9), “além de continuar a expansão da sua linha original, começou a adquirir outras empresas que complementavam as suas linhas regionalmente e possuíam a mesma bitola”. Foi o que ocorreu com a Companhia Estrada de Ferro União Mineira, que em 15 de maio de 1884, após assembleia geral dos acionistas, deliberou pela transferência dessa ferrovia à Companhia da Estrada de Ferro Leopoldina, “o que se efetuou pelo preço de 2.990:600\$; tomando esta companhia posse da linha com seus

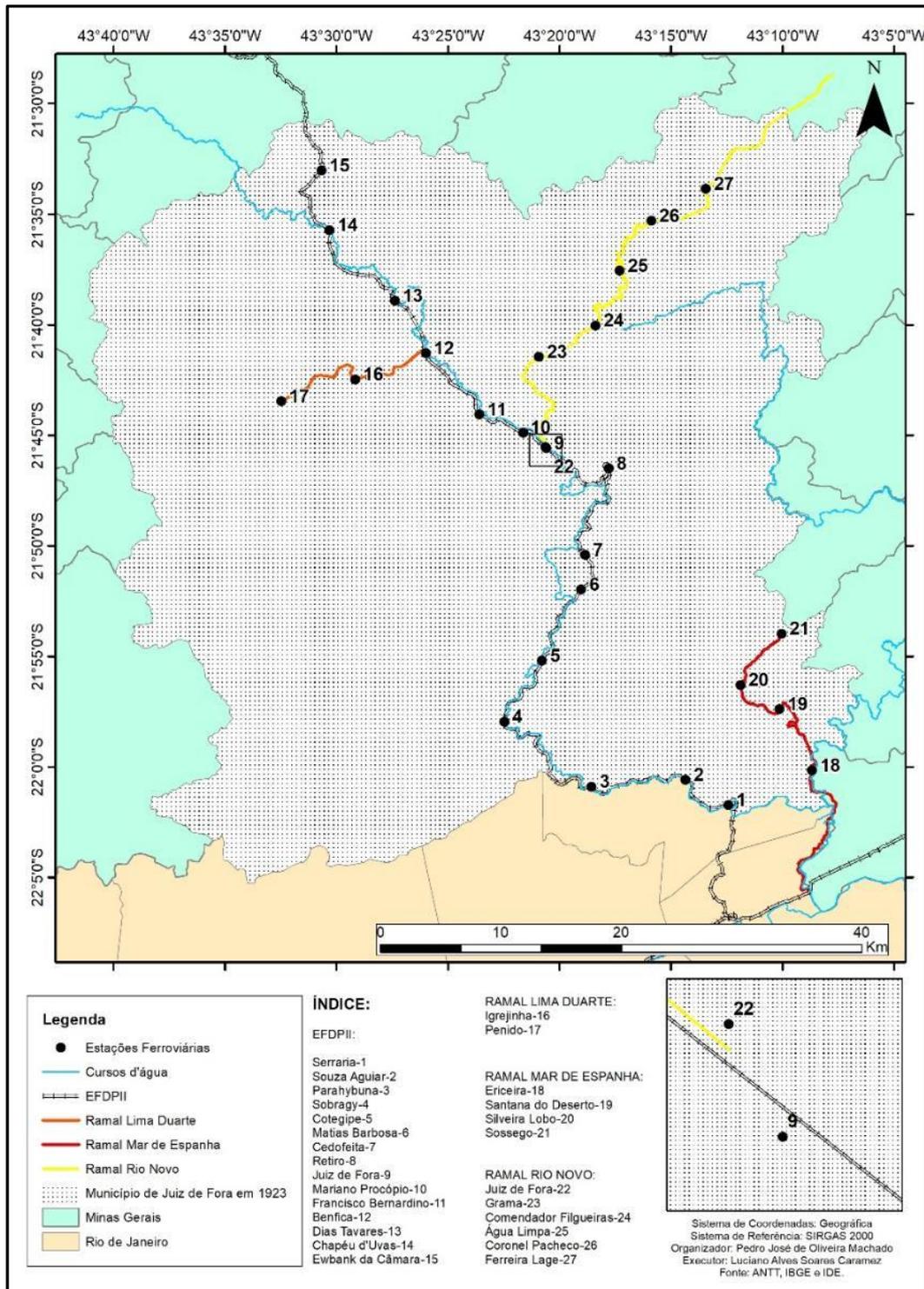
acessórios em 1º de novembro do mesmo ano, e a 8 de fevereiro de 1885 inaugurou os trabalhos de construção do prolongamento para a cidade do Pomba” (Pessoa Junior, 1886, p. 328).

Modificação maior ainda estava por acontecer com esse ramal. Em 1902 a Estrada de Ferro Leopoldina obteve uma concessão para fazer outra ligação nesse ramal de Serraria. Contudo, a decisão da companhia foi mais radical, optando por ligar o ramal diretamente à Estação Ferroviária de Três Rios (Entre Rios, à época), e sendo assim, em 1904, o ramal que partia de Serraria foi desativado. Por outro lado, o novo ramal ganhou novas estações (Figura 5) a partir de Três Rios, tanto no estado do Rio de Janeiro – Piracema e Praia Perdida – quanto em Minas Gerais, sendo criadas, no então município de Juiz de Fora, as estações de Ericeira e Santana do Deserto, essa última chamada Cândido Ferreira até os anos 1940, como uma homenagem ao fundador do local.



**Figura 5** – Novo formato do Ramal Mar de Espanha, agora ligando-se à estação de Três Rios.  
**Fonte:** “Esquema das linhas da antiga Estrada de Ferro Leopoldina (EFL) – Zona da Mata de Minas Gerais” -  
**Disponível em:** <https://otremexpresso.blogspot.com/p/esquema-das-linhas.html>

A combinação de um vasto território municipal com a grande produção cafeeira que nele se dava, acabou dotando Juiz de Fora com uma ampla malha ferroviária, utilizada para o transporte de passageiros e cargas (sobretudo, o café). A Figura 6, a seguir, apresenta o município de Juiz de Fora em 1920. Nela se pode observar a grande malha ferroviária, incluindo os citados ramais. Nesse ano, Juiz de Fora tinha 27 estações ferroviárias operando simultaneamente dentro do território municipal, como listado na Tabela 3 e apresentado no mapa da Figura 6.



**Figura 6** – Localização das linhas férreas e estações ferroviárias de Juiz de Fora, em 1920

**Tabela 3** – Linhas férreas e estações ferroviárias de Juiz de Fora, em 1920.

<b>Linhas e ramais</b>	<b>Estações ferroviárias no município de Juiz de Fora</b>
Estrada de Ferro D. Pedro II (Central do Brasil)	Serraria; Souza Aguiar; Paraibuna; Sobragy; Barão de Cotegipe; Matias Barbosa; Cedofeita; Retiro; Juiz de Fora (Estação Central); Mariano Procópio; Francisco Bernardino (Creosotagem); Benfica; Dias Tavares; Chapéu d’Uvas; Ewbank da Câmara.
Ramal Lima Duarte	Igrejinha; Penido; Valadares.
Ramal Rio Novo	Juiz de Fora; Gramma (Muçungê); Comendador Filgueiras; Água Limpa; Coronel Pacheco; Ferreira Lage.
Ramal Mar de Espanha (Serraria)	Ericeira; Santana do Deserto (Cândido Ferreira); Silveira Lobo; Sossego.

**Fonte:** Elaborada pelos autores

## 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como foi destacado ao longo do texto, a ferrovia desempenhou papel importante para a manutenção e ampliação da centralidade econômica de Juiz de Fora. A chegada do trem, por um lado, implicou em um reordenamento urbano e por outro lado, viabilizou o desenvolvimento industrial, representado por grandes empreendimentos têxteis, que se utilizaram desse modal para importar matéria prima e exportar produtos manufaturados.

O transporte de passageiros também ganhou novo patamar com o advento dos trens. A mobilidade regional – ainda não vista até esse momento – implicou em maior número de ligações entre cidades, em mais localidades atendidas e em maior número de usuários.

A Ferrovia D. Pedro II e seus ramais transportavam passageiros, mercadorias, insumos e matérias prima; facilitavam a comunicação entre pessoas, pois pelos trens eram também despachadas as correspondências dos correios. As próprias estações ferroviárias se tornaram importantes centralidades sociais, ajuntando ao seu redor, escolas, agência de correios, de telégrafos e telefonia que, em quase todos os lugares, somente existia na própria estação.

A cultura cafeeira, que foi a maior responsável pela chagada da ferrovia, também foi por ela extremamente beneficiada. O trem tinha a capacidade de transportar uma quantidade de café centenas de vezes maior que as tradicionais carroças, diligências ou lombos de mula, utilizados até então. Para a cafeicultura – em especial para os poucos barões que com ela lucravam, às custas do trabalho de escravizados – os trens não representavam um custo, mas um investimento, a ponto de algumas estações terem tido sua instalação definida não por algum critério técnico ligado ao funcionamento da ferrovia, mas exclusivamente determinada pela demanda de um grande cafeicultor, como foi o caso, na região, das estações de Souza Aguiar e Cotegipe

Juiz de Fora foi assim um dos municípios mais beneficiados com a implantação de ferrovias, especialmente no período analisado, chegando a contar 27 estações funcionando simultaneamente.

Por mais vasto que fosse o município em 1920, esse é um dado que não pode ser desprezado pelos estudos de economia regional.

Contudo, atualmente, cerca de um século após esse momento de auge ferroviário, a situação se apresenta de maneira totalmente distinta. A partir da década de 1930, uma série de acontecimentos ajudou a compor esse novo quadro: os trens já não param nas estações, que por sua vez, encontram-se abandonadas ou em alguns casos sendo recuperadas e transformadas em centros culturais; não existe mais transporte de café porque o próprio café tem produção minúscula na região, se comparado ao seu período áureo; os trens agora transportam o minério de ferro, extraído na região central do estado de Minas, e assim como o café, direcionado à exportação a partir dos portos do Rio de Janeiro; não existe mais transporte de passageiros, serviço erradicado a partir da década de 1970, exceção feita ao Xangai, trem suburbano que existiu até 1997.

Juiz de Fora voltou à condição de cidade de ‘meio de caminho’, pelo menos em relação ao transporte ferroviário, que pouca influência tem hoje no ordenamento territorial dessa região.

## AGRADECIMENTOS

Os autores agradecem ao CNPq e à UFJF pelo apoio a essa investigação, e aos amigos e igualmente pesquisadores, Marco Antônio da Silva, Alessandro Driê de Paiva Melo, Nilo Sérgio Anibolet, Marco Antônio Martins Duarte, Elione Silva Guimarães e Paulo Henrique dos Santos Oliveira, pela grande contribuição que emprestaram ao desenvolvimento desses estudos.

## REFERÊNCIAS

- BLASENHEIM, P. L. As ferrovias de Minas Gerais no século dezenove. **Revista Locus**, v.2, n. 2, p. 81-110, 1996.
- CARAMEZ, L. A. S. **A geografia histórica da cidade de Juiz de Fora desenhada por José Barbalho Uchôa Cavalcanti, em 1883**. 2023. 162 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, 2023.
- CARVALHO, A. S. O novo mapa da Estrada de Ferro Leopoldina. **Revista Terra Brasilis**, n. 15, p. 1-24, 2021.
- CIMINO, C. C. G. **História e memória da Ferreira Guimarães em Juiz de Fora**. Juiz de Fora, FUNALFA, 2018. 271p.
- EL-KAREH, A. C. **Filha branca de mãe preta: a companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865)**. Petrópolis: Vozes, 1982. 154p.
- FIGUEIRA, M. F. **Memória histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908. 1102p.

- GIROLETTI, D. **Industrialização de Juiz de Fora – 1850/1930**. Juiz de Fora: UFJF, 1988. 224p.
- LESSA, J. **Juiz de Fora e seus pioneiros (do Caminho Novo à Proclamação)**. Juiz de Fora: UFJF, 1985. 280p.
- MACHADO, P. J. O. Urbanização e modificações no Córrego Independência, Juiz de Fora/MG. In: **Revista CaderNAU**, v. 9, n. 1, p. 44-63, 2016.
- MACHADO, P. J. O. **Formação e ordenamento territorial de Juiz de Fora: um exercício de Geografia histórica**. Florianópolis: Autores do Brasil, 2023. 193p.
- MACHADO, P. J. O.; SANTOS, F. A. S. Urbanização e substituição de paisagens hídricas em Juiz de Fora/MG – 1883/1893. In: SILVA, H. C. (Org.). **Gestão de Recursos Hídricos e Sustentabilidade**. Ponta Grossa: Atena, 2019. p. 104-115.
- MACHADO, P. J. O.; CARAMEZ, L. A. S. Gênese territorial da Zona da Mata Mineira. **Revista Territorium Terram**, v. 7, n. 11, p. 38-57, 2024.
- MARTINS, M. C. S. **Artigos selecionados de História**. Belo Horizonte: Edição da autora, 2024. 894p.
- OLIVEIRA, P. **História de Juiz de Fora**. Juiz de Fora: UFJF, 1966. 319p.
- PASSAGLIA, L. A. P. **Preservação do Patrimônio Histórico de Juiz de Fora**. Juiz de Fora: Prefeitura de Juiz de Fora, 1982. 193p.
- PIMENTA, D. J. **Caminhos de Minas Gerais**. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1971. 162p.
- PIRES, A. **Café, Finanças e Indústria: Juiz de Fora 1889-1930**. Juiz de Fora: FUNALFA, 2009. 428p.
- PESSOA JÚNIOR, C. D. R. **Estudo descritivo das estradas de ferro do Brasil – precedido da respectiva legislação**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1886. 534p.
- REIS, A. **Comissão D’Estudo das localidades indicadas para a Nova Capital: Relatório apresentado ao Sr. Dr. Affonso Penna**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1893. 410p.
- REIS, R. R.; MACHADO, P. J. O. O limiar da mobilidade urbana: aspectos geo-históricos dos bondes e do transporte ferroviário de passageiros em Juiz de Fora/MG. **Revista Geografia Ensino e Pesquisa**, v. 28, p. 01-25, 2024.
- SARAIVA, L. F. **O Império das Minas Gerais: café e poder na Zona da Mata mineira, 1853-1893**. 2008. 350 f. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2008.
- STEHLING, L. J. **Juiz de Fora a Companhia União & Indústria e os alemães**. Juiz de Fora: FUNALFA, 1979. 447p.