

TRENS, TRILHOS E ESTAÇÕES: ferrovias e ordenamento territorial na Zona da Mata de Minas Gerais

Pedro José de Oliveira Machado¹



Wagner Barbosa Batella²



Luciano Alves Soares Caraméz³



Matheus de Sousa Jacinto⁴



MACHADO, Pedro José de Oliveira; BATELLA, Wagner Barbosa; CARAMÉZ, Luciano Alves Soares; JACINTO, Matheus de Sousa. TRENS, TRILHOS E ESTAÇÕES: ferrovias e ordenamento territorial na Zona da Mata de Minas Gerais. **Espaço em Revista**, Catalão, v. 27, n. 2, p. 50–71, 2025. DOI: <https://doi.org/10.70261/er.v27i2.75075> Disponível em: <https://periodicos.ufcat.edu.br/index.php/espaco/article/view/75075>

Esta obra está licenciada com uma Licença [CC BY 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/). Esta licença permite que outros distribuam, remixem, adaptem e criem a partir do seu trabalho, mesmo para fins comerciais, desde que lhe atribuam o devido crédito pela criação original.



Recebido: 15/05/2025 | **Aceito:** 16/12/2025 | **Publicado:** 16/01/2026

Resumo: Entre o final do século XIX e as primeiras décadas do século XX, as ferrovias eram vistas no Brasil como sinônimas do progresso e a chegada de suas estações era aguardada com grande apreensão. De fato, elas funcionaram como importantes agentes de organização dos territórios, incluindo a região que compreende o sul da Zona da Mata mineira e a parte contígua do estado do Rio de Janeiro, recorte territorial dessa pesquisa, que abrange o trecho localizado entre as estações ferroviárias de Três Rios/RJ e Mariano Procópio, em Juiz de Fora/MG. Essa região, no período destacado, caracterizava-se pela grande produção cafeeira, e a chegada dos trens implicou no seu dinamismo econômico, com grande movimentação de cargas e passageiros, especialmente nas localidades servidas por suas estações, em volta das quais se instalavam comércio, escolas, correios, ou seja, intensa dinâmica social e econômica. Não há dúvidas que a ferrovia impactou a organização territorial regional, mas a questão que buscamos responder foi outra: a ferrovia criou povoações a partir de suas estações, ou aproveitou-se da prévia existência dessas povoações para implantá-las? Os resultados apontam para uma necessária revisão de conceitos, pois como constatado, as estações ferroviárias foram implantadas em povoações já existentes, que tinham posição estratégica para o escoamento da produção do café, esse sim, o principal definidor da localização de trens, trilhos e estações.

Palavras-chave: Ordenamento territorial. Zona da Mata Mineira. Estrada de Ferro D. Pedro II. Geografia histórica.

TRENES, VÍAS Y ESTACIONES: ferrocarriles y ordenamiento territorial en la Zona da Mata de Minas Gerais (Brasil)

¹Professor da Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, MG, Brasil, e-mail: pjomachado@gmail.com

²Professor da Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, MG, Brasil, e-mail: wagner.batella@ufjf.br

³Doutorando em História, Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, MG, Brasil e-mail: luciano_ufjfgeografia@outlook.com

⁴Graduado em Geografia, Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, MG, Brasil e-mail: matheusdesjacinto18@gmail.com



Resumen: Entre finales del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX, los ferrocarriles eran vistos en Brasil como sinónimo de progreso y la llegada de sus estaciones era esperada con gran aprensión. De hecho, funcionaron como importantes agentes de organización territorial, incluido la región que comprende el sur de la Zona da Mata Mineira y la parte contigua del estado de Río de Janeiro, ámbito territorial de esta investigación, que abarca el tramo localizado entre las estaciones ferroviarias de Três Rios/RJ y Mariano Procópio, en Juiz de Fora/MG. Esta región, en el período destacado, se caracterizó por una importante producción cafetalera, y la llegada de los trenes implicó el dinamismo económico, con intenso movimiento de carga y pasajeros, especialmente en las localidades servidas por sus estaciones, en torno a las cuales se establecieron comercio, escuelas, oficinas de correos, es decir, intensa dinámica social y económica. No hay duda de que el ferrocarril impactó en la organización territorial regional, pero la pregunta que buscamos responder fue otra: ¿el ferrocarril creó asentamientos a través de sus estaciones, o aprovechó la existencia previa de estos asentamientos para establecerlas? Los resultados apuntan a una necesaria revisión de conceptos, ya que, como se encontró, las estaciones fueron construidas en localidades ya existentes, que tenían una posición estratégica para el flujo de la producción de café, siendo este el principal factor que define la ubicación de los trenes, vías y estaciones.

Palabras-clave: Planificación territorial. Zona da Mata de Minas Gerais. Ferrocarril D. Pedro II. Geografía histórica.

Introdução

O território que se estabelece entre as cidades de Juiz de Fora/MG e Três Rios/RJ, embora abrangendo estados diferentes, forma uma região que guarda muitas características comuns, tanto do ponto de vista físico-natural, quanto do ponto de vista estrutural, econômico, social e histórico.

Dentre as características físicas mais marcantes destaca-se a presença de um relevo movimentado, com vales profundos e encostas de elevada declividade, regado por elevados índices pluviométricos anuais, concentrados no verão, constituindo parte do chamado Mar de Morros, uma das áreas mais sujeitas aos fortes processos de erosão e de movimentos coletivos de solos do país (Ab'Saber, 2003). Também deve ser destacada a integração proporcionada pelas águas, pois toda essa região faz parte da bacia hidrográfica do rio Paraíba do Sul, abrangendo terras que drenam diretamente para esse rio ou para um de seus afluentes: Paraibuna, Peixe, Preto e Cágado, que servem, em muitos trechos, como divisas estaduais.

Historicamente, essa localização de 'meio de caminho', entre os portos fluminenses e a região produtora de ouro (e depois café), fez com que essa área fosse cortada pelas principais vias que se estabeleceram ao longo dos séculos XVIII e XIX, e que acabaram entrelaçando essa região formada pela porção sul da Zona da Mata mineira e parte do Vale do Paraíba fluminense.

Assim se deu com o Caminho Novo, aberto em 1709, em substituição ao mais longo e penoso caminho até Parati/RJ; com a Estrada do Paraibuna, parte do pioneiro plano rodoviário



de Minas Gerais (Pimenta, 1971), aberta por Henrique Halfeld, a partir de 1836; com a Estrada da Companhia União & Indústria, de Mariano Procópio, inaugurada em 1861, que ligava Juiz de Fora a Petrópolis; e também com a Estrada de Ferro D. Pedro II, que chega a Três Rios, em 1867, e a partir daí vai estabelecer suas primeiras estações em Minas Gerais, em 1869, penetrando o estado exatamente pela Zona da Mata, instalando trilhos, ramais e estações que funcionaram como importantes núcleos de povoamento e de desenvolvimento econômico.

Essas primeiras estradas, que apenas cortavam a região, foram as grandes responsáveis pelo seu embrionário processo de ocupação, caracterizado pela presença de inúmeras pequenas povoações, que constituíam um modelo de assentamento rural, pontual, disperso e sem contiguidade espacial (Machado e Camez, 2024).

Dentre essas importantes vias recebe destaque nesse artigo, como objeto de pesquisa, a Estrada de Ferro D. Pedro II (cuja denominação será alterada algumas vezes: Estrada de Ferro Central do Brasil, Rede Ferroviária Federal S/A e atualmente, MRS Logística), que chega em Três Rios, em 1867 e em Juiz de Fora, em 1875. Entre esses dois centros, surgiram várias estações ferroviárias, responsáveis, durante bom tempo, pela movimentação de cargas e pessoas e, portanto, pela movimentação da própria economia regional.

A ferrovia foi especialmente demandada pela cultura cafeeira – como observado por El-Kareh (1982) – que no último quartel do século XIX já dominava o cenário econômico de Minas Gerais, exatamente na região da Mata. Assim, as localidades que se tornaram sede das esperadas estações da Ferrovia D. Pedro II, viveram dois momentos bastante distintos. Do final do século XIX até a crise econômica mundial de 1929, o modal ferroviário as encheu de vida, com grande movimentação de passageiros e cargas, destacadamente o café. Mas com a crise de 1929, que afetou de maneira fulminante a cultura cafeeira, base da economia regional, a maioria dessas localidades entrou em colapso econômico e demográfico. O transporte ferroviário de passageiros, por sua vez, foi progressivamente diminuindo, sendo quase totalmente erradicado a partir da década de 1970, o que fez com que os trens não mais parassem nessas estações. Era o abandono de inúmeras povoações que passaram a viver uma espécie de ostracismo, marginais às novas redes de comunicação.

Obviamente que os trens, os trilhos e, sobretudo, as estações dessa ferrovia impactaram a organização do território regional abrangido por essa investigação. Mas uma questão (extremamente geográfica) ainda restava ser respondida: teria a presença das estações agido como agente catalisador para a ocupação de um local ou foi a prévia existência de uma povoação



que acarretou na escolha de determinado sítio para se implantar uma estação ferroviária? Ou seja, a ferrovia criou povoações a partir de suas estações, ou aproveitou-se da prévia existência dessas povoações para implantá-las? As respostas levantadas sobre esse questionamento implicam, obrigatoriamente, em novos entendimentos, necessários a um oportuno revisionismo histórico e geográfico regional.

Objetivo e metodologia

O objetivo dessa pesquisa é investigar o papel dos trilhos e das estações da Estrada de Ferro D. Pedro II/Central do Brasil, na organização territorial regional e no desenvolvimento econômico das localidades presentes no trecho compreendido entre as cidades de Três Rios/RJ e Juiz de Fora/MG. Além disso faz parte do escopo de nossos objetivos levantar e entender os critérios que definiram a localização das estações ferroviárias.

Essas investigações estão ancoradas no projeto de pesquisa intitulado “Trilhos e estações: a Estrada de Ferro D. Pedro II e o ordenamento territorial regional”, desenvolvido no âmbito do programa de Bolsas de Iniciação Científica (BIC), da Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF). Também se vincula ao projeto de pesquisa “A linha que conduz também separa. Ferrovia e segregação socioespacial em cidades médias do Brasil e da Espanha”, aprovado e financiado pelo CNPq, e que envolve pesquisadores de universidades brasileiras (UFPB, UFCG, UFJF, UFU, UFRJ e UFFS) e espanholas (Lleida, Valladolid, Burgos e Castilla-La Mancha – campus Albacete).

A metodologia adotada pode ser dividida em uma parte teórica e uma parte prática. A teoria implicou em levantamentos exaustivos sobre a ferrovia e sobre cada uma das estações ferroviárias presentes no trecho considerado, a partir de livros – como as obras de Ottoni (1859), Galvão (1869); Pessoa Júnior (1886); Figueira (1908); Esteves e Lages (1915); Vasconcelos (1934); Siqueira (1938); IBGE (1954); Silva (1954); Pimenta (1970 e 1971); Bastos (1975); El-Kareh (1982); Campos (2012) – dissertações, teses, relatórios da estrada de ferro, disponíveis em sítios eletrônicos da internet, e ainda, através de jornais e documentos do período de implantação da linha férrea e de suas estações, a partir de material disponível no sítio eletrônico da Hemeroteca Digital (<https://memoria.bn.gov.br/hdb/periodico.aspx>).

Deve-se registrar, nesse aspecto, que é muito sentida a falta de um setor de memória, amplo e acessível, que trate e disponibilize informações regionais sobre a antiga Estrada de



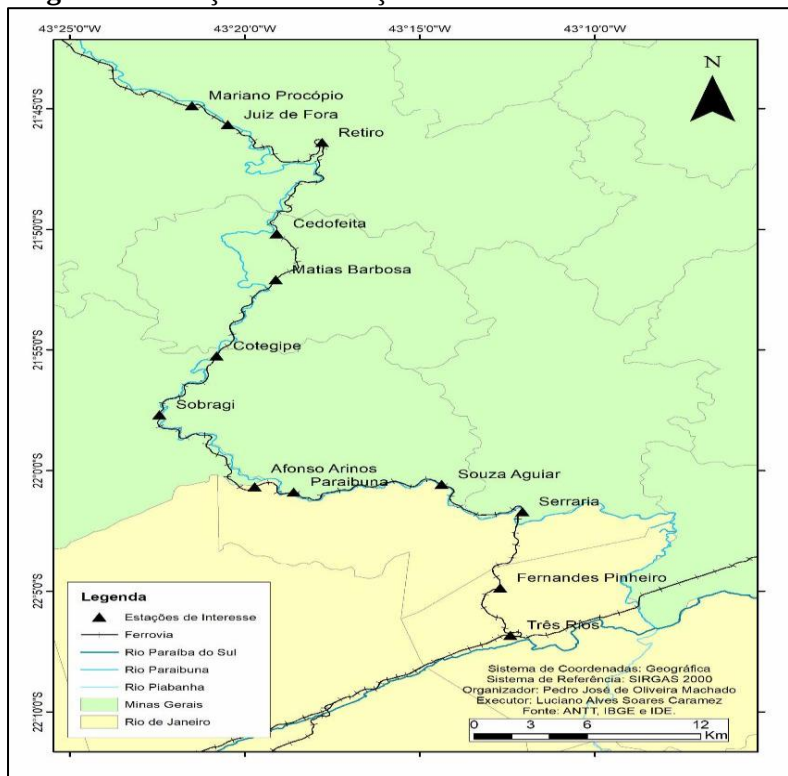
Ferro D. Pedro II, uma das pioneiras e mais importantes ferrovias do país.

Outra parte da pesquisa, de viés empírico, se deu através de trabalhos de campo, seja através de entrevistas com personagens que fizeram diretamente parte da história da ferrovia (como, por exemplo, o Senhor Nilo Sérgio Anibolet, que ocupou inúmeras funções na Central do Brasil, de auxiliar de maquinista a consultor, depois de aposentado), seja através da realização de visitas às estações e às localidades onde estão inseridas, identificando a situação atual de cada uma delas.

O recorte territorial

O recorte territorial da pesquisa (**Figura 1**) corresponde ao trecho compreendido entre a estação ferroviária de Três Rios/RJ (inicialmente, Entre Rios) e a estação ferroviária de Mariano Procópio, originalmente chamada de Rio Novo, localizada em Juiz de Fora/MG, que correspondia à chamada 4ª Secção da Linha do Centro da Estrada de Ferro D. Pedro II, posteriormente Central do Brasil (Figueira, 1908).

Figura 1 – Estações da 4ª Secção da Estrada de Ferro D. Pedro II



Fonte: elaborado pelos autores (2025).



Esse trecho teve um dos mais elevados custos de implantação (Pessoa Júnior, 1886), especialmente por tratar-se de uma região com relevo de grandes declividades. Para vencer a diferença altimétrica de cerca de 409m entre as estações de Três Rios e Mariano Procópio, separadas por cerca de 80km, foram necessárias importantes obras e intervenções de engenharia, com a realização de muitos cortes, aterros e construção de várias pontes e túneis.

A Estrada de Ferro D. Pedro II era originalmente constituída por dois ramais. Partindo da capital federal, Rio de Janeiro, em 1855, a estrada atingiu Barra do Piraí (em 1864), de onde se bifurcou, seguindo-se um ramal em direção a São Paulo, e outro em direção a Minas Gerais, chamado Ramal do Porto Novo. Em 6 de agosto de 1871, já com a estação ferroviária de Três Rios em funcionamento, iniciou-se a construção da Linha do Centro, com os objetivos de servir à região cafeeicultora da Zona da Mata Mineira, ultrapassar a Serra da Mantiqueira e seguir em direção norte até atingir o rio das Velhas. Esse trecho foi então dividido em secções. A 4ª Secção da Linha do Centro da Estrada de Ferro D. Pedro II, que corresponde à área de estudo, abrangia o território localizado entre as estações de Três Rios e Mariano Procópio.

Nesse trecho foram implantadas 13 (treze) estações ferroviárias, que se encontram hoje em situações muito diversas. Algumas estão restauradas ou em processo de restauração, outras protegidas por atos oficiais de tombamento, enquanto algumas estão em ruínas ou simplesmente foram demolidas e não mais existem. Os usos variam de centros culturais comunitários até formas de habitação improvisada, como ocorre com a estação de Paraibuna.

Das estações desse trecho, 3 (três) se localizam no estado do Rio de Janeiro (Três Rios, Fernandes Pinheiro e Afonso Arinos) e outras 10 (dez) em Minas Gerais (Serraria, Souza Aguiar, Paraibuna, Sobragy, Barão de Cotegipe, Matias Barbosa, Cedofeita, Barão do Retiro, Juiz de Fora e Mariano Procópio).

Pode-se dividi-las ainda quanto ao período em que foram implantadas, sendo possível distinguir um grupo de estações ‘originais’, que foram construídas quando da própria implantação da Linha do Centro (década de 1870), e outro grupo, menos numeroso, formado por estações que foram construídas em um momento posterior, quando os trilhos já estavam consolidados (**Quadro nº 1**).

Quadro 1 – Estações da Estrada de Ferro D. Pedro no trecho estudado



Estações	Inauguração	Município em que se localiza	Condição administrativa atual	População 2022
Três Rios	13/10/1867	Três Rios	Município	78.346
Fernandes Pinheiro	23/04/1898	Três Rios	Bairro	109
Serraria	20/09/1874	Santana do Deserto	Bairro	460
Souza Aguiar	8/11/1894	Simão Pereira	Bairro	342
Paraibuna	20/09/1874	Simão Pereira	Localidade	(*)
Afonso Arinos	21/07/1911	Comendador Levy Gasparian	Bairro do distrito de Monte Serrat)	635
Sobragy	31/10/1875	Belmiro Braga	Distrito	304
Barão de Cotegipe	5/11/1885	Simão Pereira	Bairro	552
Matias Barbosa	31/10/1875	Matias Barbosa	Município	14.121
Cedofeita	30/12/1875	Matias Barbosa	Bairro	489
Barão do Retiro	30/12/1875	Juiz de Fora	Região Urbana	7.945
Juiz de Fora (Estação Central)	30/12/1875	Juiz de Fora	Município	540.756
Mariano Procópio	20/11/1876	Juiz de Fora	Região Urbana	1.722

(*) Não foi possível levantar a população local, embora muito baixa, pois não foi identificada como um setor censitário em 2022; Dados demográficos acessados através do link oficial do IBGE:

<https://censo2022.ibge.gov.br/panorama/indicadores.html?localidade=5300108&tema=1>

Fonte: elaborado pelos autores;

Os elementos definidores da localização das primeiras estações foram vários, como os critérios técnicos ligados ao próprio funcionamento da ferrovia e suas demandas (como o necessário e regular suprimento de água para as caldeiras das locomotivas, que à época eram movidas a vapor), mas em outros casos, a localização seguia a dinâmica da existência de uma povoação ou de uma estrutura funcional pré-existente, e por essa razão, muitas vezes, as estações ferroviárias foram implantadas nos mesmos locais ou imediatamente próximas aos pontos onde já existiam as estações de diligências, criadas por Mariano Procópio, quando da abertura da Estrada União & Indústria, inaugurada um pouco antes, em 1861. Assim se deu com Três Rios, Serraria, Paraibuna, Matias Barbosa e com a própria estação de Mariano Procópio.

Por outro lado, as estações que vieram no segundo momento da ferrovia, tiveram sua localização apoiada menos por esses critérios técnicos, tendo sido eles substituídos por outros, como o atendimento aos interesses pessoais e/ou locais, sobretudo dos ricos cafeicultores da região, como nos exemplos de Souza Aguiar e Cedofeita. Aliás, em quase todos os casos, foi o café o maior responsável pela locação das estações ferroviárias. Mesmo a escolha por povoações já existentes decorreu da localização estratégica que elas gozavam, pois funcionavam como núcleos de centralização da produção cafeeira de suas respectivas regiões, como se pode ver pelas informações contidas na **Tabela 1**, que apresenta dados da exportação



de café em algumas localidades abrangidas nesse estudo.

Tabela 1 – Exportação de café em estações da 4ª Secção, de 1911 a 1913

Estações	Exportação de café por ano (em quilos)		
	1911	1912	1913
Serraria	53.500	117.240	109.368
Paraibuna	58.314	281.736	246.742
Sobragy	298.349	572.344	559.427
Barão de Cotegipe	517.432	548.614	518.322
Matias Barbosa	1.225.800	1.483.927	1.537.613
Cedofeita	356.567	698.133	505.200
Barão do Retiro	584.492	1.257.872	475.169
Juiz de Fora	---	725.772	523.992
Mariano Procópio	10.666	180	180

Fonte: Elaborada pelos autores a partir dos dados disponíveis em Esteves e Lage (1915)

Alguns dados sobre a métrica desse trecho de pesquisa devem ser apresentados. Entre as estações ferroviárias de Três Rios e Mariano Procópio, que limitam a abrangência territorial dessa pesquisa são 79,905km, adotando-se os dados apresentados por Vasconcelos (1934). Considerando a primeira fase de implantação da Estrada de Ferro D. Pedro II, nesse trecho, na década de 1870, foram construídas 9 (nove) estações, o que representa um intervalo médio de 9,98km entre duas delas. Considerando-se agora as 13 (treze) estações desse trecho, incluindo aquelas construídas na segunda fase, temos que o intervalo médio cai para 6,65km entre duas estações.

A busca por declividades mínimas, necessárias à implantação da ferrovia, acabou sendo muito condicionada pela geomorfologia regional, e, por sua vez, acabou também influenciando na localização da maior parte dos trilhos e suas estações. A baixa declividade requerida era dada pelo fundo dos vales e/ou pelas planícies de inundação, ou seja, terrenos próximos ao rio Paraibuna e/ou a seus afluentes ou de quem o mesmo é tributário, o rio Paraíba do Sul.

Observa-se assim que as estações ferroviárias, em sua maioria, foram localizadas em áreas planas, próximas ao leito de cursos d'água. São exemplos a estação de Três Rios, localizada na planície de inundação do rio Paraíba do Sul; Serraria, Paraibuna, Souza Aguiar, Sobragy, Cotegipe e Juiz de Fora, às margens do rio Paraibuna; Afonso Arinos, às margens do rio Preto, afluente do rio Paraibuna; Matias Barbosa, às margens do ribeirão Matias ou São Fidélis, afluente do rio Paraibuna; e Mariano Procópio, próxima tanto do rio Paraibuna, quanto do córrego São Pedro, seu afluente urbano. Apenas 3 (três) das 13 (treze) estações desse trecho não se incluem nessa listagem: Fernandes Pinheiro, estação que não mais existe e cuja região é



descrita como parte da Serra das Abóboras, onde “a linha volteia por entre os morros do acidentado trecho” (Vasconcelos, 1934, p.101); Cedofeita, cuja implantação decorreu tão somente do desejo e do poder econômico do conde cafeicultor que lhe deu nome; e Barão do Retiro, cuja localização conjugou a necessária superação de um trecho de relevo movimentado (Pessoa Júnior, 1886), com o requerido atendimento a uma região de grande produção de café.

A ferrovia e a organização do território regional

Aroldo de Azevedo (1970), no segundo volume de sua grandiosa obra, “Brasil – a terra e o homem”, trata, em capítulo específico, das origens das cidades brasileiras, distinguindo seis diferentes embriões: lugares fortificados; aldeamento de índios; arraiais e corruptelas; engenhos e usinas – fazendas e bairros rurais; loteamentos rurais; patrimônios e núcleos coloniais; e pousos de viajantes e estações ferroviárias. Ao referir-se diretamente ao papel das ferrovias, o autor observa que no Brasil elas fizeram parte do fenômeno urbanizador, mas numa proporção menor que nos Estados Unidos e Canadá, por exemplo, pois aqui, segundo ele, “muitas vezes, a estrada de ferro foi em busca de áreas já povoadas” (Azevedo, 1970, p.246).

Yves Leloup reconhece, especificamente para o estado de Minas Gerais, cinco tipos de formação urbana: as cidades coloniais; as cidades agrícolas; as ‘company towns’; as cidades-cogumelo; e, de maneira isolada, Belo Horizonte. Para esse autor, as chamadas cidades agrícolas foram aquelas que cresceram “com o avanço conjugado do café, das vias férreas e da imigração estrangeira” (Leloup, 1970, p.314).

Campos (2012) também destaca a ferrovia como um importante agente de organização do território, e apresenta alguns exemplos de cidades mineiras que surgiram a partir de uma estação ferroviária. Mas também observa que “as estradas coloniais e as ferrovias buscaram, necessariamente, atender aos centros urbanos já existentes, geradores de fluxos de transporte” (Campos, 2012, p.107).

Maia (2017; 2023) estudou a influência das ferrovias e suas estruturas nas chamadas ‘cidades boca de sertão’. A autora elegeu para análise cidades da região Nordeste e do norte de Minas Gerais: Campina Grande/PB, Caruaru/PE, Feira de Santana/BA e Montes Claros/MG. “Todas estas cidades (...) se tornaram pontas de trilho ou cidades na beira da linha com seus pátios ferroviários” (Maia, 2017, p.1). O estudo trata da chegada da linha férrea em locais em que já existia certa consolidação e dos impactos decorrentes desse novo sistema. Tinha como



objetivo analisar “as transformações desses núcleos urbanos tanto no que se refere à modificação do plano e da sua morfologia, bem como no que diz respeito à centralidade intraurbana” (Maia, 2017, p.2).

Essas considerações são particularmente importantes para o entendimento do papel da ferrovia na organização territorial do trecho estudado. Não há dúvidas que a Estrada de Ferro D. Pedro II desempenhou importante papel na organização do território regional, influenciando diretamente a vida das pessoas, seja pela expansão e diversidade econômica que implicou, seja pela ampliação da mobilidade que proporcionou, seja pela nova dinâmica demográfica que ajudou a constituir. Mas ser tomada como agente responsável pela criação de povoações é temática a ser redimensionada.

A ferrovia chegou a essa região depois de uma sucessão de outras estradas, que já haviam criado uma dinâmica territorial própria, sendo raras as localidades que devem suas existências exclusivamente à estrada de ferro.

Algumas das estações desse trecho, por exemplo, escolheram como sítios, locais que já estavam estruturados do ponto de vista da ocupação, ou seja, as estações ferroviárias, na maioria dos casos, não inauguraram um processo de ocupação, mas ajudaram a consolidá-lo. E sobre esse aspecto é importante destacar que algumas se beneficiaram da organização que fora anteriormente instituída pela Estrada da Companhia União & Indústria, obra de 1861.

As estações de mudas dos animais que davam tração às imponentes diligências dessa estrada, em muitos casos, funcionaram como elemento determinante para a localização das estações ferroviárias, pois que ali já existia, mesmo que de forma modesta, um nucleamento social e econômico. Esse foi o caso de Três Rios, Serraria, Paraibuna, Matias Barbosa e Mariano Procópio. Nos casos específicos de Matias Barbosa e Mariano Procópio, os mesmos prédios onde funcionaram as respectivas estações da Estrada União & Indústria passaram a abrigar – após os requeridos ajustes – as estações da estrada de ferro.

Contudo, para responder adequadamente ao questionamento principal dessa pesquisa, ou seja, se as estações ferroviárias criaram a ocupação em torno delas ou se na verdade se aproveitaram de uma estrutura mínima previamente existente, não restou outra escolha senão levantar o histórico de cada estação e da cada localidade na qual ela está inserida, como apresentado e discutido a seguir.

Três Rios foi certamente, dentro dessa região de estudo, a cidade mais impactada pela presença da ferrovia. A partir da chegada do trem, em 1867, o pequeno lugarejo, à época



pertencente ao município de Paraíba do Sul, ganhou rapidamente ares de centralidade. Dali partiam vários ramais, especialmente dirigidos à Zona da Mata mineira, que passou assim a ser interligada a partir do território fluminense. Como os trilhos da Estrada de Ferro D. Pedro II somente vão chegar em Juiz de Fora em 1875, o papel de convergência, de cargas e passageiros, foi exercido, durante bom tempo, por Três Rios.

Logo surgem outras ferrovias e novos ramais, dotando o acanhado lugar com uma movimentação impensada. Outra importante ferrovia, a Estrada de Ferro Leopoldina Railway, logo se implanta em Três Rios, aproveitando-se (e ampliando) da estrutura inaugurada pela Estrada de Ferro D. Pedro II. A Leopoldina aí também instalou sua estação (chamada Casa de Pedra), que existe, de forma preservada, até os dias atuais.

A cidade tornou-se centro de referência também para as oficinas de serviços, reparos e manutenção de locomotivas e vagões, tanto da D. Pedro II quanto da Leopoldina Railway. O maior símbolo da ligação de Três Rios com o sistema ferroviário talvez tenha sido a implantação, em 1959, da Companhia Santa Matilde, que passou a produzir equipamentos ferroviários e vagões nos primeiros anos da década seguinte.

O próprio desenho urbano local, especialmente do centro da cidade, se mostra completamente influenciado pela ferrovia, tendo seus trilhos, pátios e estações agido, em alguns casos, como balizadores e noutros casos, como limitadores do processo de expansão. Sobre a consolidação econômica e expansão urbana de Três Rios devem ser visitadas as obras de Vasconcelos (1934), Kling (1969; 1971), Fragoso (1983), Silva (1991), Teixeira (2005) e Jorge (2012).

Assim, não há dúvidas de que o desenvolvimento de Três Rios se deve fundamentalmente à Ferrovia D. Pedro II e às demais linhas que lá se instalaram. Mas não seria justo atribuir à estação ferroviária, inaugurada em 13 de outubro de 1867, o título de fundadora da localidade. Esse título está muito mais ligado à figura de Mariano Procópio, que inaugurou ali, ao lado da estação ferroviária (ambas já foram demolidas), seis anos antes, em 1861, a sua própria estação (Estação de Entre Rios), onde ocorriam as trocas dos animais das diligências que serviam à Estrada União & Indústria, meio do caminho entre Juiz de Fora e Petrópolis.

A ferrovia foi assim a ‘ama de leite’ de Três Rios, em cujas tetas a localidade mamou avidamente, embora a ‘mãe se sangue’ tenha sido, inegavelmente, a estrada de Mariano Procópio, que fez da localidade, nascida no território da Fazenda Cantagalo, o ponto de encontro de suas duas partes, unidas na Ponte das Garças, presente até hoje na paisagem urbana local.



Esse conjunto de estradas de diferentes modais seguiu se encorpando, o suficiente para apelidar a cidade de “esquina do Brasil”, tema especificamente tratado na pesquisa de Ribeiro (2009).

Deve-se concluir, portanto, que a ferrovia impactou profundamente no desenvolvimento urbano e econômico de Três Rios, mas não foi ela a responsável pela criação do lugar, o que se deu seis anos antes, por ação de uma outra estrada, a União & Indústria.

Depois dessa estação segue-se para a pequena localidade de Fernandes Pinheiro, hoje um bairro de Três Rios, com pouco mais de uma centena de habitantes (ver Quadro 1), que abrigou uma antiga estação ferroviária, da qual não há mais vestígios. Em campo só foi possível localizar uma parte da antiga plataforma de embarque e uma casa, provavelmente do ‘agente’. Ela fez parte do segundo período de instalações das estações da Estrada de Ferro Central do Brasil, tendo sido inaugurada em 23 de abril de 1898. Precedeu sua inauguração, a abertura do posto telegráfico do Alto de Sant’Anna, em 1º de fevereiro de 1897 (Figueira, 1908).

A estação que ficava localizada a cerca de 340 metros de altitude, no km 204,433 da Linha do Centro, era responsável pela exportação de mercadorias, sobretudo o café, cultivado nas fazendas da região. Aqui também a ferrovia não criou um povoado, pois este já existia, mesmo que de forma bem modesta, com o nome de Várzea dos Porcos, como referenciado em jornais da época.

A ela segue-se a estação ferroviária de Serraria, que foi a primeira parada da Linha do Centro em território mineiro, tendo sido inaugurada em 20 de setembro de 1874. Foi construída ao lado do rio Paraibuna, em sua margem esquerda, quase paralela à 7ª estação de mudas da Estrada União & Indústria (Estação de Serraria), que ficava do outro lado, na margem direita, no território da então província do Rio de Janeiro. A escolha desse sítio foi francamente influenciada por essa circunstância locacional, ou seja, a estação ferroviária optou por se posicionar próxima a um local onde já havia movimento de cargas e passageiros.

Mesmo estando do outro lado do rio Paraibuna, a região da estação ferroviária já havia sido tomada como referência em vários mapas produzidos antes da data de sua inauguração, sendo apresentada com a denominação de Porto de Ericeira (ou Porto d’Ericeira), como se pode observar nos mapas de Theodoro, de 1847, de Wagner, de 1855, de Bellegarde e Niemeyer, de 1861 e no mapa de Halfeld e Tschudi, de 1862 (**Figura 2**).

Figura 2 – Detalhe de trecho do mapa de Halfeld e Tschudi, de 1862, destacando o Porto de Ericeira





Fonte: “Karte der Brasilian provinz Minas Geraes” – escala 1:2.000.000– disponível em: https://collections.thulb.uni-jena.de/rsc/viewer/HisBest_derivate_00015722/Mittheilungen_Perthes_ErgBl_129602493_1862_09_0047.tif

A próxima estação ferroviária, de Souza Aguiar, talvez seja o único exemplo desse trecho de pesquisa que corrobore a afirmação de que a ferrovia tenha dado origem a aglomerados humanos, como concluíram Machado e Jacinto (2024).

A localidade homônima se criou em função da estação. Esta, por sua vez, foi ali instalada para atender uma demanda muito específica do cidadão português Francisco da Rocha Vaz, grande cafeicultor da região, que construiu, em suas terras e às suas expensas, o edifício da estação e das demais dependências (residência do agente e plataforma de embarque com 54m de comprimento), como destacaram os jornais da época.

Esse é um bom exemplo de como o café ajudou a moldar a organização territorial dessa região, afinal, o trem, sinônimo de progresso, significava dar dinamismo ao escoamento da grande produção, o que justificava plenamente o investimento para se ter uma estação no quintal da casa grande. Atualmente, a estação encontra-se restaurada (**Figura 3**), embora ainda sem uso.

Figura 3 – Estação ferroviária de Souza Aguiar





Fonte: Foto dos autores (setembro/2024)

A próxima estação ferroviária, Paraibuna, teve seu processo de implantação ocorrido em circunstância similar ao de Serraria. A estação foi construída na margem esquerda do rio Paraibuna, na então província de Minas Gerais, tendo sido inaugurada no mesmo dia, 20 de setembro de 1874. Do outro lado do rio, cerca de 200 metros, na margem direita, a localidade de Monte Serrat, que abrigava a 8ª estação de muda da Estrada União & Indústria. Também aqui os agentes responsáveis pela ferrovia optaram por estabelecer a estação próxima a um povoado já existente, que contava com certa organização e movimentação econômica.

Depois dessa estação, os trilhos atravessam o rio Paraibuna e voltam a cortar o estado do Rio de Janeiro, agora pela última vez. Também aqui, em Afonso Arinos (antiga Barra Longa), a localização da estação decorreu da prévia e estratégica existência de uma povoação. A estação que foi aí inaugurada em 1911, fazia a importante ligação entre a Central do Brasil e a antiga Estrada de Ferro Rio das Flores, que ligava a localidade às cidades de Rio das Flores e Valença, áreas produtoras de café.

De volta a Minas Gerais, os trilhos chegam a Sobragy. A estação local foi construída na antiga povoação do Espírito Santo, como se pode ver no mapa de 1866, apresentado na **Figura 4** (destacada por um círculo vermelho), nome que por muitos anos acabou identificando a própria estação, antes de receber a denominação atual, que homenageia Bento José Ribeiro Sobragy, que exerceu o cargo de diretor da Estrada de Ferro D. Pedro II. Também aqui, como em quase todos os demais casos, a prévia existência de povoamento e a necessidade de escoamento da significativa produção cafeeira regional acabou se tornando o principal elemento



exatamente no mesmo prédio que antes servia à 10ª estação de mudas da estrada de Mariano Procópio. Outro caso em que a ferrovia se serviu da prévia existência de um estratégico povoado.

Como também se pode ver pelo conteúdo do mapa apresentado na Figura 4, a existência da localidade de Cedofeita (destacada por um círculo vermelho) é anterior à implantação dos trilhos e sobretudo, da estação ferroviária. A localidade, que hoje pertence ao município de Matias Barbosa, já se assentava ali bem antes da chegada do trem, às margens da Estrada União & Indústria.

Um aspecto relevante a se observar com relação a essa estação é que sua localização diverge da métrica que caracterizava a implantação das estações desse primeiro período da Estrada de Ferro D. Pedro II. Se observarmos com atenção o mapa das primeiras estações dessa ferrovia, como apresentado no detalhe da **Figura 5**, poderemos notar que existia uma certa equidistância entre as primeiras estações instaladas. No caso dessa estação, a localização não foi determinada por nenhum critério técnico ligado ao funcionamento da ferrovia e nem por nenhuma demanda significativa do transporte de passageiros.

A implantação da estação de Cedofeita certamente contrariou aquele modelo. Ela está localizada apenas a 3,6km de distância da estação de Matias Barbosa, interrompendo aquela lógica que existiria se houvessem apenas as estações de Matias Barbosa e Barão do Retiro. O mesmo acontece, por outras razões (discutidas oportunamente), entre as estações de Juiz de Fora (Estação Central) e de Mariano Procópio.

No presente caso, a explicação encontra raízes na figura do próprio Conde de Cedofeita, que dá nome à estação e ao povoado. E obviamente, ao poder econômico que ele tinha, fruto de sua grande produção cafeeira na fazenda Belmonte, localizada próxima à antiga estação. Foi esse personagem, viabilizado pelo dinheiro gerado pela produção de café, o responsável pela existência dessa estação ferroviária, fato que serve de ilustração à afirmação admirada de Blasenheimer (1994, p.354) de que “os plantadores de café da Mata pegaram a febre das ferrovias no início da década de 1870”.

Figura 5 - Estações da Estrada de Ferro D. Pedro existentes no trecho em estudo, em 1880





Fonte: “Mapa de todas as 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

Retiro, onde se situa a próxima estação, é hoje um bairro da cidade de Juiz de Fora, que contava com 7.945 habitantes, segundo o recenseamento de 2022. A ocupação dessa área é antiga e remete ao Caminho Novo, não sendo, portanto, uma localidade criada pela ferrovia, embora ela tenha sido muito beneficiada com a presença da estação e dos trens, tanto pelo transporte de passageiros quanto, sobretudo, pela exportação do café produzido na região.

A ferrovia, através da estação de Barão do Retiro, inaugurada em 30 de dezembro de 1875, resgatou a localidade que havia ficado isolada exatamente em razão das estradas que foram abertas após o Caminho Novo. A via aberta por Halfeld, em 1836 e a Estrada União & Indústria, aberta por Mariano Procópio, em 1861, executavam traçados pela margem direita do rio Paraibuna, buscando áreas de relevo menos acidentado, que não era o caso de Retiro.

Em Juiz de Fora, nos fins do século XIX e início do século XX, 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 a posição de centralidade econômica desse município, tornando-o polo, como ainda hoje, para toda a Zona da Mata Mineira, parte do Sul de Minas Gerais e do vizinho estado do Rio de Janeiro (IBGE, 2020).



Assim, a ferrovia quando chega a Juiz de Fora já encontra uma cidade organizada, tanto administrativa quanto economicamente. Ajuda a ampliar a posição de centralidade econômica regional, mas não origina seu povoamento.

A última estação ferroviária da 4ª Secção é a de Mariano Procópio, originalmente chamada de Estação Rio Novo, nome que permaneceu até agosto de 1881, “quando passou a denominar-se Mariano Procópio” (Figueira, 1908, p.223). Também aqui a linha férrea e a estação, inaugurada em 20 de novembro de 1876, não foram responsáveis por originar um processo de ocupação, pois que esse já havia tomado forma. A própria estação ferroviária fundou-se sobre o que antes era a estação de mudas da Estrada União & Indústria, construída em 1861. Havia aí, de fato, um complexo de atividades pertencentes a Mariano Procópio, que abrangia armazéns, serraria, carpintaria, estrebaria, moinho de fubá e outras várias atividades ligadas ao funcionamento e manutenção da estrada de rodagem (Coimbra, 1974).

Considerações finais

Um dos apontamentos mais importantes dessa pesquisa refere-se à forma como as ferrovias, sobretudo suas estações, sempre foram vistas, consideradas como fundadoras de povoamento. Certamente que a presença de uma estação ferroviária implicou em maior dinamismo econômico e social, mas como verificado, das 13 (treze) estações do trecho considerado, apenas uma delas, a de Souza Aguiar, foi de fato responsável por originar um processo de ocupação. As demais estações foram localizadas em povoações já existentes, que tinham posição estratégica para a centralização da produção regional de café. Esse papel de originar povoamento coube às várias estradas que antecederam a ferrovia, especialmente o Caminho Novo, maior semeador de localidades da região.

Outra consideração que merece ser destacada diz respeito aos critérios responsáveis pela definição locacional das estações ferroviárias. Era de se esperar que a localização delas tivesse se dado por critérios técnicos ligados ao próprio funcionamento da ferrovia ou que sua localização tivesse sido guiada por uma demanda de cargas e passageiros. Contudo, observamos que na maioria dos casos a localização das estações foi determinada pela prévia existência de uma povoação, com uma estrutura funcional já existente, como se deu nos casos em que a estação ferroviária se implantou nos mesmos locais ou imediatamente próximas àqueles onde já existiam as estações de diligências da Estrada União & Indústria. Em outros casos, o



atendimento aos interesses pessoais, sobretudo dos ricos cafeicultores da região, se tornou o ‘critério’ determinante para localização das estações. Reforçamos, contudo, que em todos os exemplos, a exportação do café, abundantemente produzido naquele momento, parece ter sido o principal elemento definidor da localização de todas as estações ferroviárias.

As localidades dotadas de estações ferroviárias desempenharam, durante certo tempo, um papel de centralidade junto a localidades menores (e áreas rurais), pois congregavam comércio, movimento de passageiros e os principais serviços ligados à estação, como as agências dos correios e telégrafos, por exemplo, ou seja, acabaram se tornando sede dos principais meios de comunicação.

Aqui também é relevante destacar que o período de maior prosperidade econômica gerado pelas estações ferroviárias da Estrada de Ferro D. Pedro II, se deu entre 1874, quando são inauguradas as primeiras estações em solo mineiro, até 1929, quando ocorre a grande crise econômica mundial e as exportações de café são duramente afetadas, o que causou um colapso na maior parte da economia regional, que tinha nessa cultura agrícola sua principal base econômica. A partir desse momento seguiu-se, continuamente, um esvaziamento econômico e demográfico dessas localidades e os serviços que a ferrovia prestava são hoje inexistentes. Não há mais estações em operação. O que o trem trouxe, ele mesmo se incumbiu de levar.

Agradecimentos

Os autores agradecem à UFJF e ao CNPq pelo apoio a essa investigação, e aos amigos Paulo Henrique dos Santos Oliveira, Felipe César Moreira Ciríaco, Munick d’Lourdes Ferreira Barbosa, Alessandro Driê de Paiva Melo, Nilo Sérgio Anibolet, Marco Antônio Martins Duarte, Elione Silva Guimarães e Antônio João Ehlers Peixoto, pela grande contribuição que emprestaram às nossas pesquisas.

Referências

AB’SABER, Aziz Nacib. *Os domínios de natureza no Brasil: potencialidades paisagísticas*. 2ª edição. São Paulo: Ateliê Editorial, 2003.

AZEVEDO, Aroldo de. *Brasil, a terra e o homem*. São Paulo: Editora Nacional, 1970, v. II.

BASTOS, Wilson de Lima. *Do Caminho Novo dos Campos Gerais à atual BR 135*. Juiz de Fora: Editora da UFJF, 1975.



Blasenheimer, Peter L. Ferrovias em Minas Gerais do século XIX. *Revista de Estudos Latino-Americanos*, 26, p. 347-374, 1994. Disponível em:
<https://www.cambridge.org/core/journals/journal-of-latin-american-studies/article/abs/railroads-in-nineteenthcentury-minas-gerais/89AAD4256D9B69ED6FA31DEC99F83251>

CAMPOS, Helena Guimarães. *Caminhos da História – Estradas reais e ferrovias*. Belo Horizonte: Fino Traço, 2012.

COIMBRA, Creso. *Visão histórica e análise conceitual dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: Centro de Documentação e Publicações do Ministério dos Transportes, 1974.

EL-KAREH, Almir Chaiban. *Filha branca de mãe preta – A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865)*. Petrópolis: Vozes, 1982.

ESTEVES, Albino; LAGE, Oscar Vidal Barbosa. *Álbum do Município de Juiz de Fora*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial do Estado de Minas Gerais, 1915.

FIGUEIRA, Manuel Fernandes (Org.). *Memória histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908.

FRAGOSO, João Luis Ribeiro. *Sistemas agrários em Paraíba do Sul (1850-1920) – um estudo de relações não capitalistas de produção*. Rio de Janeiro: UFRJ, 1983 (Dissertação de Mestrado em História).

GALVÃO, Manoel da Cunha. *Notícias sobre as estradas de ferro do Brasil*. Rio de Janeiro: Tipografia do Diário do Rio de Janeiro, 1869.

IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística); CNG (Conselho Nacional de Geografia). *I Centenário das Ferrovias brasileiras*. Rio de Janeiro: IBGE, 1954.

IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). *Regiões de influência das cidades – 2018*. Rio de Janeiro: IBGE, 2020.

JORGE, Cinara. *Pioneiros dos três rios: a Condessa do Rio Novo e sua gente*. Três Rios: Edição da Autora, 2012.

KLING, Hugo José. *A matriz de São Sebastião de Entre Rios e outras anotações históricas*. Juiz de Fora: ESDEVA, 1969.

KLING, Hugo José. *Cinzas que falam*. Juiz de Fora: ESDEVA, 1971.

LELOUP, Yves. Aspectos da urbanização. In: CESAR, Guilhermino (Org.). *Minas Gerais – Terra e povo*. Porto Alegre: Editora Globo, 1970, p.311-320.

MACHADO, Pedro José de Oliveira. *Formação e ordenamento territorial de Juiz de Fora – um exercício de Geografia Histórica*. Florianópolis: Autores do Brasil, 2023.

MACHADO, Pedro José de Oliveira; CAMEZ, Luciano Alves Soares. Gênese territorial da Zona da Mata Mineira. *Revista Territorium Terram*, v. 7, nº 11, 2024, p.38-57. Disponível



em: http://www.seer.ufsj.edu.br/territorium_terra/article/view/5343

Machado, Pedro José de Oliveira; JACINTO, Matheus de Souza. Trilhos, café e ordenamento territorial regional: a estação ferroviária de Souza Aguiar. In: *Anais do XI Seminário de Pós-Graduação em Geografia da UFJF*. 2024, p.202-206. Disponível em: <https://www2.ufjf.br/ppgeografia/wp-content/uploads/sites/155/2025/02/Anais-XI-SEMIN%C3%81RIO-PPGEO-UFJF-2024-1.pdf>

MAIA, Doralice Sátyro. A ferrovia nas cidades bocas de sertão. *Revista Terra Brasilis* [Online], 8 | 2017, p. 1-18. Disponível em: <https://journals.openedition.org/terrabrasilis/2160>

MAIA, Doralice Sátyro. Ferrovia, estrutura e dinâmica de cidades feiras no interior do território brasileiro: Final do século XIX e início do século XX. *Revista TST - Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*: 50 (2023): 44-81. Disponível em: https://www.academia.edu/119138058/Ferrovia_estrutura_e_din%C3%A2mica_de_cidades_feiras_no_interior_do_territ%C3%B3rio_brasileiro

MARINHO, Rômulo Hemilton Rocha; DANTAS, Dallys. A formação da Estrada de Ferro Goiás e a urbanização no Sudeste Goiano na primeira metade do século XX. *Revista Ateliê Geográfico*, v. 11, n. 3, dezembro/2017, p. 213-234. Disponível em: <https://revistas.ufg.br/ateli%C3%A9/article/view/53282>

OTTONI, Cristiano Benedicto. *O futuro das estradas de ferro no Brasil*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1859. Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/220537>

PESSOA JUNIOR, Cyro Diocleciano Ribeiro. *Estudo descritivo das estradas de ferro do Brasil*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1886.

PIMENTA, Dermeval José. Transportes, energia e indústria. In: CESAR, Guilhermino (Org.). *Minas Gerais – Terra e povo*. Porto Alegre: Editora Globo, 1970, p.83-103.

PIMENTA, Dermeval José. ***Caminhos de Minas Gerais***. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1971.

SILVA, Moacir M. F. Um guia ferroviário brasileiro do fim do século XIX. In: *Revista Brasileira de Geografia*, V.16, nº 2, 1954, p.252-266. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/115/rbg_1954_v16_n2.pdf

SILVA, Pedro Gomes da. *Capítulos de História de Paraíba do Sul*. Paraíba do Sul: Irmandade de Nossa Senhora da Piedade, 1991.

SIQUEIRA, Edmundo. *Resumo histórico de The Leopoldina Railway Company, Limited*. Rio de Janeiro: Editora Carioca, 1938.

RIBEIRO, Rosângela de Fátima Campos. *Três Rios (RJ) – a crise dos anos 80 e o mito da Esquina do Brasil*. Niterói: UFF, 2009 (Dissertação de Mestrado em Geografia).

TEIXEIRA, Ezilma Maria. *Era uma vez*. Juiz de Fora: Editar, 2005.



VASCONCELOS, Max. *Vias brasileiras de comunicação*: Estrada de Ferro Central do Brasil – Linha do Centro e ramais. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1934.

