



IV SIMPÓSIO LUSOBRASILEIRO DE CARTOGRAFIA HISTÓRICA



IV Simpósio Lusobrasileiro de Cartografia Histórica

Porto, 9 a 12 de Novembro de 2011

ISBN 978-972-8932-88-6

Alan Nunes Araújo- alannunesaraujo@yahoo.com.br

Mestre em Geografia. Programa de Pós-Graduação em Geografia –
Tratamento da Informação Espacial - PUC Minas, Belo Horizonte,
Brasil.

Leônidas Conceição Barroso- Ibarroso@pucminas.br

Professor do Programa de Pós-Graduação em Geografia - Tratamento
da Informação Espacial - PUC Minas, Belo Horizonte, Brasil

FATORES DETERMINANTES DA CONFORMAÇÃO DO VALE DO MUCURI

RESUMO - Busca-se salientar a influência dos antigos eixos viários da Região do Vale do Mucuri, Minas Gerais, na sua conformação atual. Este estudo tem como suporte as tecnologias de Sistemas de Informações Geográficas

PALAVRAS-CHAVE: Vale do Mucuri. Eixos Viários. Minas Gerais. Brasil.

ABSTRACT - This paper aims to highlight the influence of the ancient road axes of the Mucuri Valley Region, Minas Gerais, in its present conformation. This study is supported by the technologies of Geographic Information Systems.

KEY WORDS: Mucuri Valley. Road Axes. Minas Gerais. Brazil.

1 Introdução

A Geografia e a Cartografia Históricas agregaram nos últimos anos novas propostas metodológicas, com o intuito de avançar em relação ao aproveitamento máximo das informações espacializadas nos documentos e mapas históricos. Não obstante, o interesse a propósito do potencial informativo desses documentos, a leitura de mapas históricos deve ser mediada pelo conhecimento dos sistemas semiológicos e procedimentos técnicos, concernentes aos paradigmas cartográficos, lingüísticos e artísticos que se filiam (CASTRO et al, 2006, p. 1). Esse estudo tem como aliadas as tecnologias de Sistemas de Informações Geográficas, que fornecem recursos para digitalização,

georreferenciamento e vetorização destes documentos, possibilitando ligação entre o passado e o presente por meio da localização espacial e do processamento dos dados geográficos.

A esse respeito, percebe-se que uma das principais vantagens do Geoprocessamento e dos Sistemas de Informação Geográfica, de forma geral, é a de possibilitar que o usuário trate os dados e consiga retratá-los em mapas, interpretando a informação espacial do fenômeno estudado ou, até mesmo, a elucidação de questionamentos, sejam estes de ordem física ou humana.

Compreender a distribuição espacial de dados oriundos de fenômenos ocorridos no espaço constitui hoje um grande desafio para a elucidação de questões centrais em diversas áreas do conhecimento, seja em saúde, em ambiente, em geologia, em agronomia, entre tantas outras. Tais estudos vem se tornando cada vez mais comuns, devido a disponibilidade de sistemas de informação geográfica (SIG) de baixo custo e de interfaces amigáveis. Para tanto, basta dispor de um banco de dados e de uma base geográfica (como um mapa de municípios), e o SIG é capaz de apresentar um mapa colorido permitindo a visualização do padrão espacial do fenômeno. (CÂMARA *et al.* 2005, p. 1)

O estado de Minas Gerais dispõe de um acervo considerável de documentos cartográficos de grande valor histórico, em consequência da rapidez com que se deu o povoamento de seu território, motivado pela busca de ouro e pedras preciosas. Além disso, as relações de troca estabelecidas com mercados de outras capitânicas, possibilitaram a criação de uma rede de comunicação interna e externa complexa, proporcionando o desenvolvimento de um mercado interno com alto grau de dinamismo.

Em função disso, houve a necessidade da abertura de picadas, isto é, caminhos necessários ao escoamento dos bens minerais e mercadorias, com a principal finalidade de reduzir o tempo gasto em viagens.

A literatura demonstra que pouco se pesquisou, por exemplo, sobre a evolução da rede viária, entendida aqui como trilhas, caminhos, estradas, etc. O estudo desta temática e da sua reconstituição temporal poderá oferecer importantes subsídios para pesquisadores ligados, por exemplo, a Geografia Humana (em suas vertentes históricas, urbanas, demográficas, entre outras) e à Geografia Regional. (CASTRO *et al.*, 2006, p. 3)

Porém, deve-se mencionar que a abertura das picadas não se baseava apenas na necessidade da população, mas também na preocupação da Coroa, que inseria pontos estratégicos, denominados de registros, cuja função era a cobrança dos impostos. A organização regional e a estrutura da rede urbana que se iniciou no período colonial estão intimamente ligadas às rotas utilizadas por Bandeirantes, ao escoamento da produção das lavras das minas, à determinação dos limites administrativos de capitânicas e comarcas e à evolução dos povoados (CASTRO *et al.*, 2006, p. 3).

2 Origem e evolução da Rede Urbana Mineira

Uma das primeiras representações gráficas da rede de comunicação da região mineira, intitulada “O Mapa da maior parte da Costa, e Sertão, do Brasil”, elaborado por Padre Jacobo Cocleo, em 1700, pertence, atualmente, à

Mapoteca do Arquivo Histórico do Exército Brasileiro, localizado na cidade do Rio de Janeiro. Neste mapa já se registram os primeiros eixos que formariam uma complexa rede urbana em expansão: os itinerários do caminho velho e do novo, representando uma rota entre as Minas de Ouro Preto e o Rio de Janeiro. Cerca de um século mais tarde, 1808, ocorreu a transferência da Família Real Portuguesa para o Brasil e logo a capitania de Minas Gerais despertou a curiosidade da Corte, por possuir potencial econômico derivado principalmente de seus bens minerais. Sobre o mesmo assunto, em 1819 foi organizado o “Mapa Geográfico da Capitania de Minas Gerais”, por ordem do Intendente-Geral das Minas, Conselheiro Câmara Bitencourt, e nele registradas as estradas então existentes (PIMENTA, 1971, p. 25). E em 1835 a Assembléia da Província de Minas Gerais elaborou a lei nº 18 datada do dia 1º de abril e sancionada pelo Presidente da Província, Antônio Paulino Limpo de Abreu, a qual se tornaria o primeiro plano rodoviário de Minas Gerais. Tinha como principal proposta a construção de novos eixos viários de integração inter e intra-regionais, permitindo uma ligação coesa entre a Capital do Estado, naquele período Vila Rica (atual Ouro Preto), e as vilas mais remotas nas extremidades da Província, além de um eixo que a ligasse à Corte.

(...) a) Seriam construídas quatro estradas principais ou linhas-tronco, partindo da Capital da Província e se dirigindo as cidades e vilas mais remotas, situadas ao norte, sul, leste e oeste da Província; b) destas estradas principais partiriam laterais ou ramais que fossem necessários para que as cidades e vilas por elas servidas se comunicassem com a Capital (...). Essas estradas, destinada ao trânsito de carros e carruagens de quatro rodas, teriam as suas construções com as seguintes características: alinhamentos retos, de preferência; Leito encascalhado a abaulado, com a largura de 35 palmos, incluída a do acostamento; faixas laterais com a largura de 60 palmos, cada uma; pontes de pedra ou de madeira de lei, com largura suficiente para o trânsito de dois carros, um ao lado do outro, e uma passagem especial para o trânsito de peões e viajantes a pé, em pontos apropriados, chafarizes para os viajantes a pé e bebedouros para os animais; sinalização com postes nos cruzamentos, contendo cartazes mostrando as direções e com lápides indicando as distâncias. Além disso, deveriam ser estabelecidas barreiras para a cobrança de taxas itinerárias ou pedágio e, ainda nelas, deveria haver inspetoria de polícia para a segurança do tráfego e de engenharia para a inspeção e conservação das obras do leito. (PIMENTA, 1971, p. 39 - 40).

Mas o que se percebeu nos anos subsequentes foi uma grande diferença entre o planejamento rodoviário e sua aplicação prática, por dificuldades de ordem política, econômica e físico-natural, dificultando a construção dessas vias e sua efetivação como eixos integradores.

Com isso, certas regiões do território mineiro se desenvolveram devido a ocupação gerada pela abertura destas vias de transporte, outras, ficaram isoladas geograficamente. As regiões Leste e Nordeste de Minas Gerais (Comarca de Serro Frio) foram as que mais sofreram esse isolamento e, conseqüentemente, uma das últimas da Província a ser ocupada.

Esse fato pode ser comprovado por meio do “Mappa da Capitania de Minas Geraes e com a devisa de suas Comarcas”, datado de 1778 e elaborado por José Joaquim da Rocha. Nele se encontram informações espaciais valiosas daquele período, de modo geral relacionados à hidrografia, ao relevo, aos caminhos, entre outras (CASTRO *et al.*, 2006, p. 9). Entretanto, o mapa apresenta pouca informação do Norte e Nordeste de Minas Gerais, fato que se

comprova não por um erro ou desconhecimento do autor, mas pela região ser pouco conhecida e despovoada, diferente de quase todo o território mineiro, o qual a predominância de núcleos populacionais indicava as expressividades regionais.

3 Formação da Rede Urbana do Vale do Mucuri

Mesmo com toda a segurança e cautela por parte da Coroa, algumas picadas foram abertas para o transporte interno e outras, ilegalmente, nas regiões do Vale do Mucuri. Esta Região se afigurava de extrema importância por se tratar de ligação mais curta, por terra, com o sul da província da Bahia e com o Noroeste da província do Espírito Santo. Segundo MATTOS (2006, p. 2) “uma estrada importante localizada nesta região foi aberta no ano de 1811 por Bento Lourenço Vaz de Abreu e Lima e que foi mapeado por Arrow-Smith e Wied (1940 [1815-1817]: 516-517), representando a primeira picada de acesso ao litoral passando pelo Mucuri.”

Ressalte-se que cem anos após a fundação de Minas Novas, por volta de 1820, o botânico francês Auguste de Saint-Hilaire encontrou um antigo bandeirante, José Pereira Freire de Moura, planejando entradas para explorar as matas do Nordeste de Minas Gerais. Além de Saint-Hilaire, ao longo do século XIX, vários viajantes percorreram as terras do Vale do Mucuri e Jequitinhonha, entre os quais os naturalistas Maximilian Von Wied-Neuwied e o barão Von Tschudi.

O vale do Mucuri foi uma das últimas regiões do Nordeste Mineiro a receber o povoamento colonizador, o que ocorreu a partir de meados do século XIX; a primeira viagem pelo rio Mucuri, minuciosamente registrada, foi realizada pelo engenheiro Pedro Victor Renault, na década de 1830; o seu relatório forneceu a base para o empreendimento colonizador de Teófilo Benedito Otoni, planejado na década de 1840 e executado a partir de 1850 (RIBEIRO *et al.*, 2004, p. 3). O mapa da Figura 1 registra a localização do Vale do Mucuri-MG.

4 Companhia de Comércio e Navegação do Mucuri

A partir de meados do século XIX o Vale do Mucuri passa a receber grande atenção por parte dos políticos do Império, justificada principalmente pela redução substancial da extração aurífera, que se encontrava em franco declínio e a necessidade de escoamento da produção agrícola com tempo e custos mais reduzidos. É neste cenário que em 1837 o Engenheiro Pedro Victor Renault finaliza seu relatório sobre a região, no qual identifica o Rio Mucuri como navegável em todo o seu leito, iniciando assim, na Assembléia Provincial de Minas Gerais e na Câmara dos Deputados, debates sobre o que fazer com o nordeste mineiro. No ano de 1841, Theophilo Benedicto Otoni (empresário, deputado e senador do Império), faz um pronunciamento na Câmara dos Deputados, sugerindo uma ligação de Minas Novas com o Litoral, sem passar por Vila Rica, até atingir o sul da Bahia em Caravelas, ou imediações, situadas no mesmo paralelo:

“O município de Minas Novas se aproveita já do Jequitinhonha e de sua nascente e insignificante navegação para obter alguns gêneros de primeira necessidade da Bahia; muitos outros desses

gêneros, ou se vão buscar em costas de bestas à cidade da Bahia ou ao Rio de Janeiro, caminhando-se por terra a distancia de 150 a 200 léguas. Toda essa interessante comarca está entretanto, em muita vizinhança com Porto Seguro e Caravelas. A população tem afluído para aquele lado e se facilitarem as comunicação, o algodão, interessante ramo da produção agrícola de Minas Novas, e que hoje talvez não se produz em maior escala em razão das despesas extraordinárias de transporte, imediatamente terá um incremento considerável, porque, em vez de transportar este produto por 150 ou 200 léguas, poder-se-á fazê-lo por 20 ou 40 léguas. Creio que, à vista destas considerações o nobre ministro procurará antes dar um impulso à comunicação da província por estas duas extremidades do que pelo centro com a província do Espírito Santo” (OTTONI, 1841, p.2).

Surgia neste período uma necessidade constante de rotas mais curtas com o objetivo de escoar a produção agrícola, além da importação de gêneros de primeira necessidade, a partir do Rio de Janeiro (capital do Império). Sobre esse assunto, (CARVALHO, 2006, p. 36 - 37) ressalta que “o crescimento da produção agrícola, tanto da produção do algodão, quanto de produtos básicos de subsistência, exigia novas rotas de transporte capazes de colocar essa produção nos mercados consumidores de maneira mais rápida e a um custo mais acessível”.

De acordo com (BARROSO *et al.*, 2010, p. 27) o transporte de mercadorias entre Minas Novas e o Rio de Janeiro durava aproximadamente 80(oitenta) dias e era feito atravessando a Província de norte a sul, percorrendo uma distância de 209 léguas (aproximadamente 1250 quilômetros), a um frete muito elevado. A busca de um caminho mais curto para o mar era uma questão de sobrevivência para as comarcas do norte-nordeste mineiro.

Em 1847 Teófilo Ottoni recebeu de seu irmão Honório Ottoni uma cópia do relatório do engenheiro Victor Renault que em 1837, por incumbência do governo provincial mineiro, fizera um estudo sobre as potencialidades do rio Mucuri, afirmando sua navegabilidade (...). A idéia de desenvolver o comércio e a agricultura como alternativa econômica para o nordeste mineiro já era planejada por José Elói Ottoni, Tio de Teófilo Benedicto Ottoni, que em 1798 escreveu um estudo intitulado “Memória sobre o estado atual da capitania de Minas Gerais”, defendendo a abertura de vias de comunicação entre Serro e Minas Novas, como forma de incentivar a agricultura e comércio na região. ARAÚJO (2007)

Partindo deste pressuposto, Theophilo Benedicto Ottoni, juntamente com seu irmão Honório Benedicto Ottoni, baseados também no 1º Plano Rodoviário de Minas Gerais e de seu conhecimento empírico em relação ao local, propõem em 1847 as “Condições para a incorporação de uma Companhia de Comércio e Navegação do Rio Mucuri”, cujo objetivo era bem ambicioso: franquear a navegação do Rio Mucuri, desde sua foz na província da Bahia até o ponto em que for praticável a navegação, além de colonizar uma grande região de matas do Nordeste Mineiro, abrindo estradas, desenvolvendo a lavoura, transportando mercadorias e pessoas por terra, pelo rio Mucuri e por mar até o Rio de Janeiro (capital do Império).

Segundo (ACHTSCHIN; SOREL, 2006, p. 45), esta Companhia teve vários incentivos:

- o direito exclusivo de navegação por vapor entre o porto de São José do Porto Alegre (atual Mucuri), Bahia, e o Rio de Janeiro;
- o direito exclusivo de navegação pelo Rio Mucuri e seus afluentes;
- o direito exclusivo de estradas do Mucuri para cima;

- o direito de marcar fretes;
- a isenção por oitenta anos dos impostos provinciais;
- a obrigação do governo de construir um quartel nas matas do Mucuri e lá conservar trinta praças para proteger o empreendimento.

Porém a incorporação desta Companhia devido a questões burocráticas de ordem político-administrativas só foi possível em 1851, neste período Honório Ottoni tinha falecido e Theóphilo Benedicto Ottoni foi nomeado seu diretor. Mas um fato de ordem físico-natural fez com que a Companhia do Mucuri tivesse que alterar seus planos, em razão do Rio Mucuri não ser navegável em sua totalidade, como atestava o relatório de Renault, necessitando desta forma da construção de uma estrada, que permitisse o transporte de pessoas e mercadorias neste trecho não navegável.

De posse da resolução imperial e dos privilégios, o primeiro trabalho foi desobstruir o rio Mucuri, que ao contrário dos estudos feitos pelo engenheiro Pedro Victor Renault, não era navegável em toda sua extensão. Assim, foi frustrada, a idéia de navegar de São José do Porto Alegre, Bahia, até a foz do Rio Todos os Santos e, em seguida abrir uma estrada de rodagem de, aproximadamente, 15 léguas, alcançando um local denominado Alto dos Bois, na extremidade da mata, no caminho para Minas Novas. Às margens do Rio Todos os Santos, foi fundado o povoado de Filadélfia, atual cidade de Teófilo Otoni, em 1853, como ponto central destas atividades. (ACHTSCHIN;. SOREL, 2006, p. 45)

Portanto, em alguns pontos necessitava-se de estradas que ajudassem a escoar produtos e a transportar pessoas. Teófilo B. Ottoni, segundo (TIMMERS, 1969, p. 80) “contratou um engenheiro inglês para constatar que o rio, só no curso baixo, da cachoeira de Santa Clara até a barra no oceano, e no tempo de seca, era navegável somente por barcos de pouco calado”. Assim, baseado em relatórios referentes a esta navegabilidade do rio Mucuri, decidiu-se aproveitá-lo desde sua foz, em São José do Porto Alegre, até a primeira cachoeira de Santa Clara (atual Nanuque). Para concluir a ligação com o norte e nordeste mineiros necessitava-se, a partir dessa primeira cachoeira, de uma estrada que facilitasse o transporte regional. O que diferenciava a construção desta estrada de todas as outras, que existiam no Brasil, é o fato de seu traçado ter sido planejado e padronizado, transformando-a na primeira estrada de rodagem do Brasil, capaz de transportar de forma segura, confortável e com melhor acesso, pessoas e produtos, exigência esta, feita pelo próprio diretor da Companhia de Navegação do Vale do Mucuri. Para isso, os declives não poderiam ultrapassar 5% e sua largura mínima seria de 15 palmos (aproximadamente três metros), além de outras especificidades relacionadas ao 1º Plano Rodoviário de Minas Gerais.

De acordo com o relatório apresentado aos acionistas da Companhia do Mucuri, em 15 de outubro de 1857, Theóphilo Benedicto Ottoni¹ relata:

No dia 23 de Agosto findo celebrou-se com apparatusa solemnidade a entrada em Philadelphia dos carros de 4 rodas, uns tirados por bestas, outros por bois, que conduzião não

¹ OTTONI, Teófilo Benedicto. Relatório apresentado aos acionistas da Companhia do Mucuri por Teófilo Benedicto Ottoni em 15 de Outubro 1857. Rio de Janeiro: Tipografia Imperial e Constitucional de J. Villeneuve e Companhia, 1857.

interrompidamente desde Santa Clara mercadorias importadas do Rio de Janeiro (...) D'entre dous mil espectadores mais de mil vião pela primeira vez carros de eixo fixo tirados por bestas (...) temos empregado na estrada de Santa Clara, além de 12 lotes de bestas de carga, 25 carros, 18 construídos em nossa officinas e Philadélphia e Santa Clara, e os demais comprados aqui. (OTTONI, 1857, p. 3)

Por ocasião da encampação pelo governo imperial em 1861, a Companhia de Comércio e Navegação do Rio Mucuri era proprietária de aproximadamente 500 quilômetros de estrada, dentre as quais, a Santa Clara – Filadélfia: 27,5 léguas e a Filadélfia – Alto dos Bois: 16 léguas (BARROSO *et al.*, 2010, p. 27). Estas estradas são registradas na Carta Topographica do Mucury tendo sido esta coordenada e desenhada por Herculano V. Ferreira Penna, 2º Tenente de Engenheiros no ano de 1866.

Estrada de Ferro Bahia e Minas

Outro importante eixo integrador do Jequitinhonha e Mucuri com o litoral foi a Estrada de Ferro Bahia – Minas (EFBM), sendo autorizada a concessão, no ano de 1878, a particulares, a partir da lei provincial nº 2475. No ano de 1880 o engenheiro Miguel de Teive e Argolo assinou um contrato com o governo mineiro relativo a esta concessão. Segundo Gomes (2006) foram definidos os seguintes termos:

a) Privilégio por oitenta anos, a contar do início do tráfego em toda linha; b) Preferência para o prolongamento da ferrovia até o Serro e ramais para Araçuaí e Minas Novas; c) Concessão à ferrovia de terras na extensão de 40km para cada da via permanente. Este ultimo item recebeu nova interpretação no Decreto nº 2966 de 1880, que determinou a concessão à ferrovia de 6km de terras devolutas de cada lado da estrada, entre Teófilo Otoni e Caravelas (GOMES, 2006, P.20).

A conclusão da estrada ocorreu em 1942, ligando o município de Araçuaí, pertencente ao Vale do Jequitinhonha, passando pelo Município de Teófilo Otoni e todo o leste do Vale do Mucuri, até chegar a Caravelas na Bahia (Figura 2).

Neste mapa pode-se notar a relevância da ferrovia para a atual conformação do Nordeste Mineiro, tendo em sua história papel preponderante no desenvolvimento urbano e regional naquele período. Sua função principal era fazer a ligação do Sertão do Nordeste Mineiro ao Litoral, tendo em vista que a Estrada Santa Clara – Filadélfia já não comportava o crescimento populacional da região.

Uma questão relevante neste mapa é a abrangência do Município de Teófilo Otoni no final do século XIX e começo do século XX, se comparado a sua conformação atual, tendo vários distritos e regiões se emancipado ao longo do tempo (Figura 3).

Analisando a influência da Estrada de Ferro Bahia e Minas no atual cenário urbano, Brito (1997) ressalta que:

Na região do Mucuri foi fundamental a construção da ferrovia Bahia – Minas, em 1897, ligando Teófilo Otoni a Caravelas na Bahia. Juntamente com a malha rodoviária que precariamente começava a se estabelecer, foi ela responsável por uma intensa migração interna de mineiros e nordestinos, que urbanizou aceleradamente algumas cidades como Teófilo Otoni, que era em 1920, a maior do estado com 163.199 habitantes”. (BRITO *et al*, 1997, p.60)

Os problemas enfrentados na construção da EFBM fizeram com que a região enfrentasse, durante todo o tempo, longos períodos de lentidão e interrupção dos trabalhos. Estes mesmos entraves foram enfrentados pela Companhia do Mucuri, como aterramentos constantes do terreno, cortes profundos, construção de pontilhões e túneis, além do fator pluviométrico em razão das chuvas e inundações que ocorriam na época das águas. A esse respeito Martins (2010) complementa que:

A lista dos obstáculos prosseguiria com os problemas relacionados à mão de obra da ferrovia, cujo desempenho era afetado de um lado por doenças, picadas de cobras e ataques de índios e, por outro lado, pelas dificuldades de recrutamento e de manter a pontualidade dos pagamentos (...) uma lista longa de dificuldades que, infelizmente, tornaram-se crônicas nos mais de oitenta anos de existência da EFBM (MARTINS, 2010, p. 5).

Não conseguindo manter-se economicamente ativa na competição com as rodovias, a Estrada de Ferro Bahia e Minas, no início da década de 1960, está em franco declínio. A esse respeito Oliveira (1986) menciona que:

As estradas de ferro de penetração são os primeiros da civilização, mas sua ação é lenta ou incompleta, se ela não se continuar pelas estradas de rodagem. A estrada de ferro não é mais hoje o único meio rápido de comunicação, e não corresponde a todas as necessidades (...) precisa da colaboração rodoviária. Para isso devemos fazer estradas de rodagem interligando as Estradas de Ferro. (Oliveira, 2008, p. 75).

No ano de 1966 o governo federal decreta a desativação da Estrada, influenciando o isolamento geográfico e econômico de várias cidades que, até aquele período, dependiam exclusivamente da ferrovia como único meio de comunicação.

Eixos Viários Atuais

Vários eixos viários surgiram nas regiões do Jequitinhonha e Mucuri no decorrer do século XX até os dias atuais. Um exemplo disso é a MGT 418 (Estrada do boi), ligando o oeste da mesorregião do Vale do Mucuri ao litoral baiano e a BR 116 (Rio – Bahia), fazendo a ligação norte-sul, permitindo a junção de municípios do Estado do Rio de Janeiro com municípios mineiros (Zonas da Mata, Rio Doce, Mucuri e Jequitinhonha) até chegar a municípios pertencentes ao estado da Bahia. Além destes eixos encontram-se também a MG-217, no sentido leste-oeste, a BR – 342, no sentido sudeste e a MG-409, no sentido nordeste. Estradas vicinais servem alguns de seus distritos e municípios vizinhos (Figura 4).

Considerações Finais

A região do Vale do Mucuri teve em seu processo de ocupação um início tardio e complicado, se comparado a várias regiões do estado de Minas Gerais e até mesmo de outros estados. As dificuldades em desbravar a região tinham várias vertentes, sejam de ordem físico-natural, isto é, com predominância de Mata Atlântica densa e território inóspito, contando ainda com a presença de variadas tribos indígenas, adversas a qualquer forma de ocupação. Outra dificuldade é sua localização geográfica, distante dos centros regionais, como Vila Rica, São Paulo e Rio de Janeiro, no período Imperial e Belo Horizonte e Juiz de Fora, no período Republicano,.

A falta de políticas públicas voltadas àquela região ocasionou um ostracismo durante muito tempo, só não agravado de forma mais sistemática, devido as Vias de Comunicação mencionadas neste texto, como a Estrada Santa Clara – Filadélfia, posteriormente a Estrada de Ferro Bahia e Minas, que possibilitavam, mesmo que muitas vezes de forma precária, uma comunicação intra e inter-regional.

É importante ressaltar que um eixo viário, não é simplesmente um mecanismo de transporte interno e periférico, e de fluxos migratórios, mas também um grande difusor de informação, dinamizando e criando condições de acessibilidade, ao possibilitar melhores condições e qualidades de vida regionais.

Atualmente percebe-se uma grande movimentação do poder público e privado referente à Região do Vale Mucuri, com iniciativas voltadas ao desenvolvimento e crescimento urbano e regional, estimadas a pequeno, médio e longo prazo. Um exemplo disso são a Implantação do Campus, em Teófilo Otoni, da Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri, além de outras faculdades privadas, de ensino presencial e a distância, formando profissionais que poderão compreender melhor e aplicar seus conhecimentos a favor da própria região.

Variadas propostas de desenvolvimento da região estão surgindo na área comercial e turística, por meio do Roteiro das Pedras Preciosas e, também, através do setor industrial, como a Implantação da Zona de Processamento e Exportação de Teófilo Otoni. Esta dará condições para a instalação de empresas de diferentes portes e segmentos, graças aos incentivos fiscais que estão sendo concedidos, exigindo a ampliação de eixos viários para comportar os diversos fluxos decorrentes de tal empreendimento. Deve-se ressaltar, como ponto positivo, a geração de empregos e a distribuição de renda local e regional. Estes são apenas alguns exemplos, que demonstram de forma sistemática a importância dos eixos viários históricos e atuais, no crescimento e desenvolvimento do Vale do Mucuri.

Referências

ACHTSCHIN, Márcio; SOREL, Igor. História da Ocupação no Vale Mucuri. In: FERNANDEZ, Marco Antônio. (Org.). *Expedição Rio Todos os Santos - Rio de todos que te queremos santo*. 1.^a ed. Belo Horizonte: Movimento Pró Rio Todos os Santos e Mucuri, 2006, v. 1, p. 42 – 52.

ARAÚJO, Valdei Lopes (Org). *Teófilo Otoni e a Companhia do Mucuri: A modernidade possível*. Secretaria de Estado de Cultura / Arquivo Público Mineiro. Belo Horizonte: Ed. Rona Ltda., 2007.

BARROSO, L. C. et al. Geografia histórica de Teófilo Otoni: Breve resgate de eixos viários. In: GODINHO, A. L. F. (Org.) *Expedição do Mucuri*. 1.^a ed. Belo Horizonte: Movimento Pró Rio Todos os Santos e Mucuri, 2010. p. 27-42.

BRITO, F.; CAETANO, A. J. . A Ocupação do Território e a Devastação da Mata Atlântica. In: PAULA, João Antônio de (Org.). *A Ocupação do Território e a Devastação da Mata Atlântica*. Belo Horizonte: UFMG - CEDEPLAR - ECVMS (PADCT/CIAMB), 1997, v., p. 49-89.

CÂMARA et al. *Bancos de dados geográficos*. Curitiba: Editora MundoGEO, 2005.

CARVALHO, Cristiano Ottoni. Aspectos Históricos do Desenvolvimento Sócio-ambiental nos Vales dos Rios Todos os Santos e Mucuri. In: FERNANDEZ, Marco Antônio (Org.). *Expedição Rio Todos os Santos - Rio de todos que te queremos santo*. 1 ed. Belo Horizonte: Movimento Pró Rio Todos os Santos e Mucuri, 2006, v. 1, p. 55-65.

CASTRO, J. F. M. et al. Visualização Cartográfica dos Mapas de Minas Gerais dos Setecentos e Oitocentos: em destaque as bases urbanas. Anais do VI Seminário Latino-Americano de Qualidade de Vica Urbana e V Seminário Internacional de Estudos Urbanos. Belo Horizonte : PPGG-TIE/PUCMINAS, 2006. p. 1-16.

CRAVO, Têlio Anísio. *Relatos de Viagem e os Transportes: apontamentos da importância dos viajantes para análise da evolução dos transportes tradicionais na província de Minas Gerais*. Anais do XIII Seminário Sobre a Economia Mineira. Diamantina, 2008.

CUNHA, Alexandre Mendes ; GODOY, Marcelo Magalhães . *Redes clientelares e as listas nominativas de 1831/32 para a província de Minas Gerais: reflexões conceituais e metodológicas*. Anais do XIV Encontro Nacional de Estudos Populacionais - ABEP. São Paulo : ABEP, 2004.

GODOY, Marcelo Magalhães e BARBOSA, Lidiany Silva. *Uma outra modernização transportes em uma província não-exportadora Minas Gerais, 1850-1870*. Texto para discussão nº. 303. Belo Horizonte: Cedeplar/UFMG, 2007.

GOMES, Maria do Carmo Andrade. *Velhos mapas, novas leituras: Revisando a História da Cartografia*. GEOUSP – Espaço e Tempo, 16:67-79. (2004).

MARTINS, Marcos Lobato. *Próxima ao Rio, dentro da mata, de Ponta de Areia a Araçuaí: a Bahia – Minas*. Seminário de Diamantina, 2010, p. 1 – 21.

MATA MACHADO, Bernardo Novais da. *História do Sertão Noroeste de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1991.

MATTOS, Izabel Missaglia de. *Formas e Fluxos Maxakali nas Fronteiras do Leste: a aldeia do Capitão Tomé (1750-1800)*. In: 25a. Reunião Brasileira de Antropologia, 2006, Goiânia. Saberes e praticas antropológicas: desafios para o século XXI, 2006.

OLIVEIRA, B. S. de. A inserção da cidade Local na rede urbana contemporânea. In: *1º Simpósio sobre pequenas cidades e desenvolvimento local e XVII Semana de Geografia / UEM, 2008, Maringá. 1o Simpósio sobre pequenas cidades e desenvolvimento local e XVII Semana de Geografia / UEM*. Maringá : UEM, 2008. v. 1.

OTTONI, Teófilo Benedicto; *Relatório apresentado aos acionistas da Companhia do Mucuri por Teófilo Benedito Ottoni em 15 de outubro de 1857*. Rio de Janeiro: Tipografia Imperial e Constitucional de J. Villeneuve e Companhia, 1857. (Arquivo Público Mineiro. Coleção Assuntos Mineiros).

PIMENTA, Demerval José. *Caminhos de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1971. 164p.

RIBEIRO, E. M. ; GALIZONI, F. M. ; Simões, A. A. . Os caminhos da mata: recursos naturais, expansão agrária e migrações para fronteiras agrícolas no Nordeste Mineiro na primeira metade do século XX. In: *XIV Encontro Nacional de Estudos Populacionais*, 2004, Caxambu. Anais do XIV Encontro Nacional de Estudos Populacionais, 2004.

TIMMERS, O. *O Mucuri e o Nordeste Mineiro no passado e seu desenvolvimento segundo documentos e notícias recolhidas por Frei Olavo Timmers OFM em lembrança do 100 aniversário de Teófilo Benedito Ottoni. 1869 - 17 de Outubro de 1969*. Teófilo Otoni. Datilografado com emendas manuscritas. 535 fls.

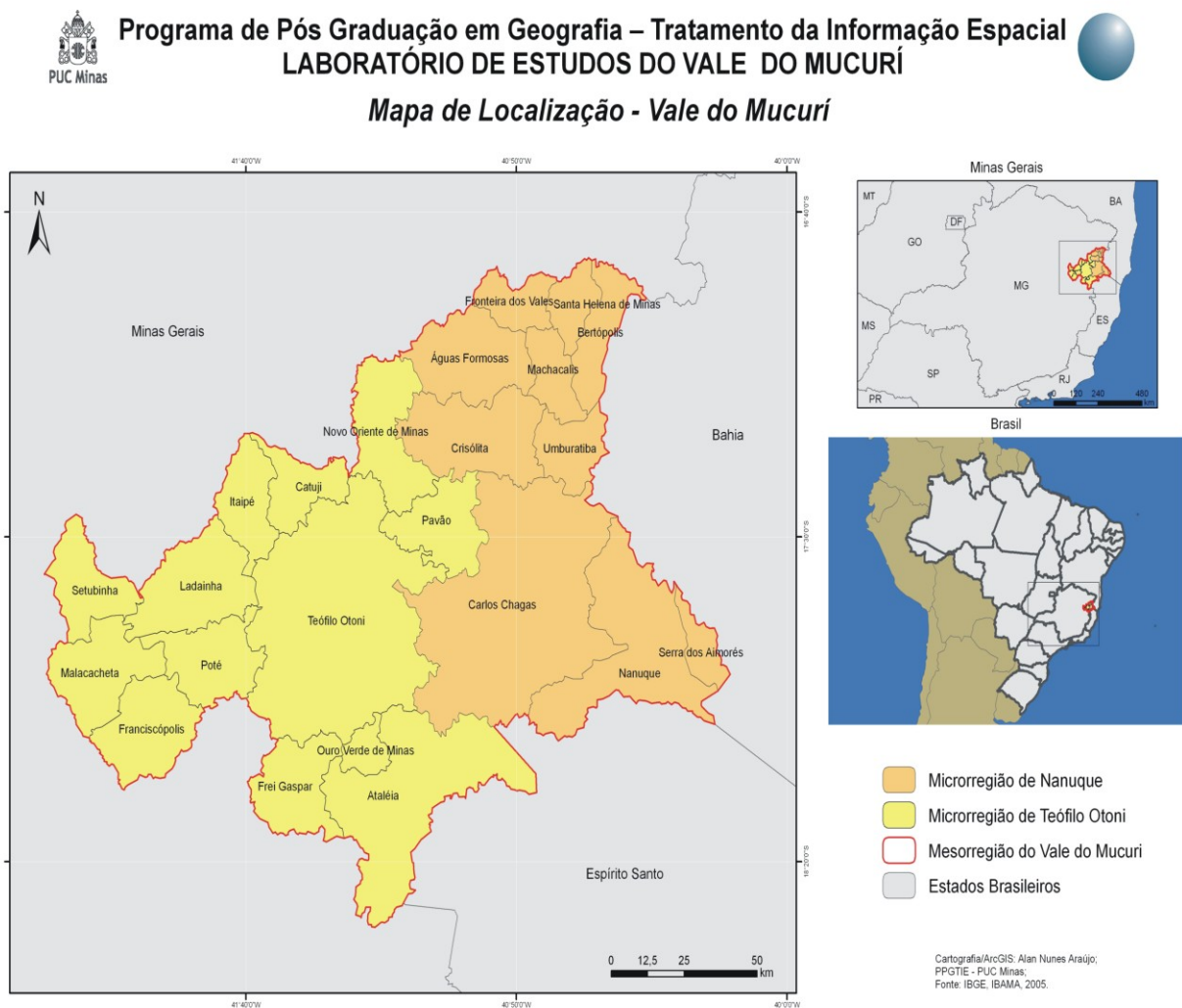
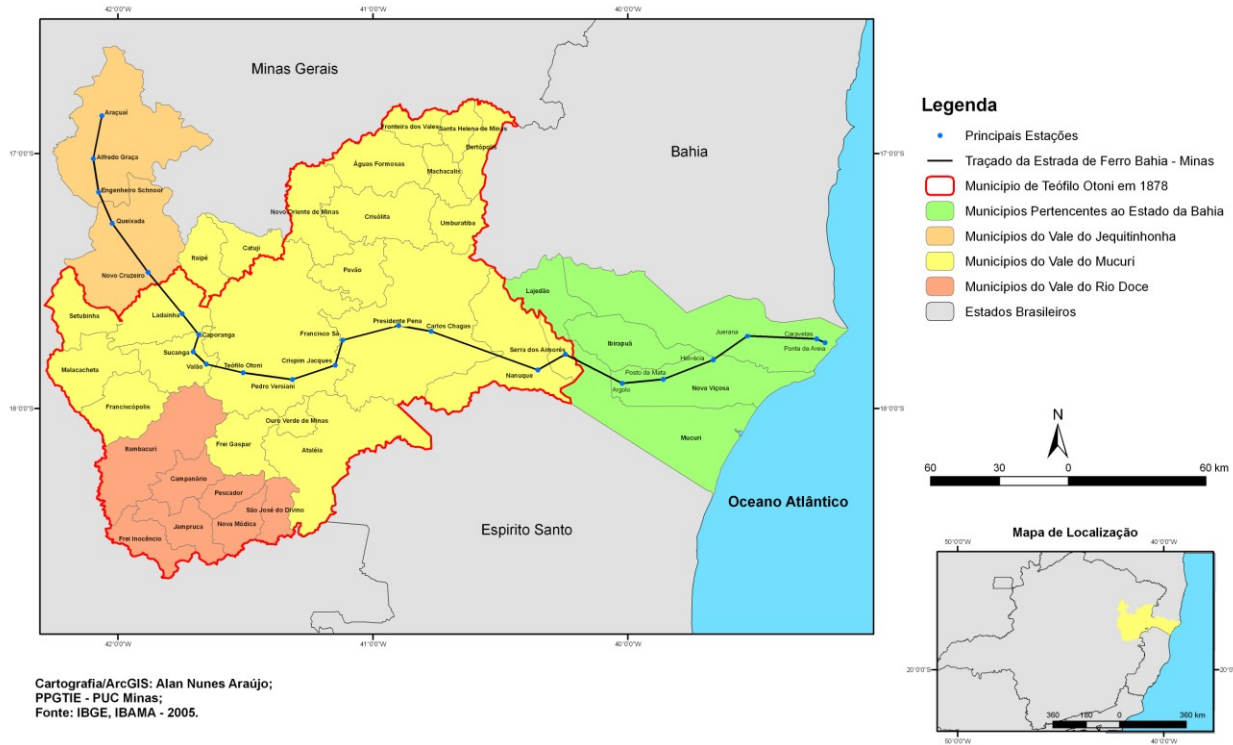


Figura1



Mapa da Estrada de Ferro Bahia - Minas e suas Principais Localidades



Cartografia/ArcGIS: Alan Nunes Araújo;
PPGTIE - PUC Minas;
Fonte: IBGE, IBAMA - 2005.

Figura 2

Programa de Pós-Graduação em
 Geografia - Tratamento da
 Informação Espacial
 Laboratório de Estudos do
 Vale do Mucuri



0 25 50 100 km

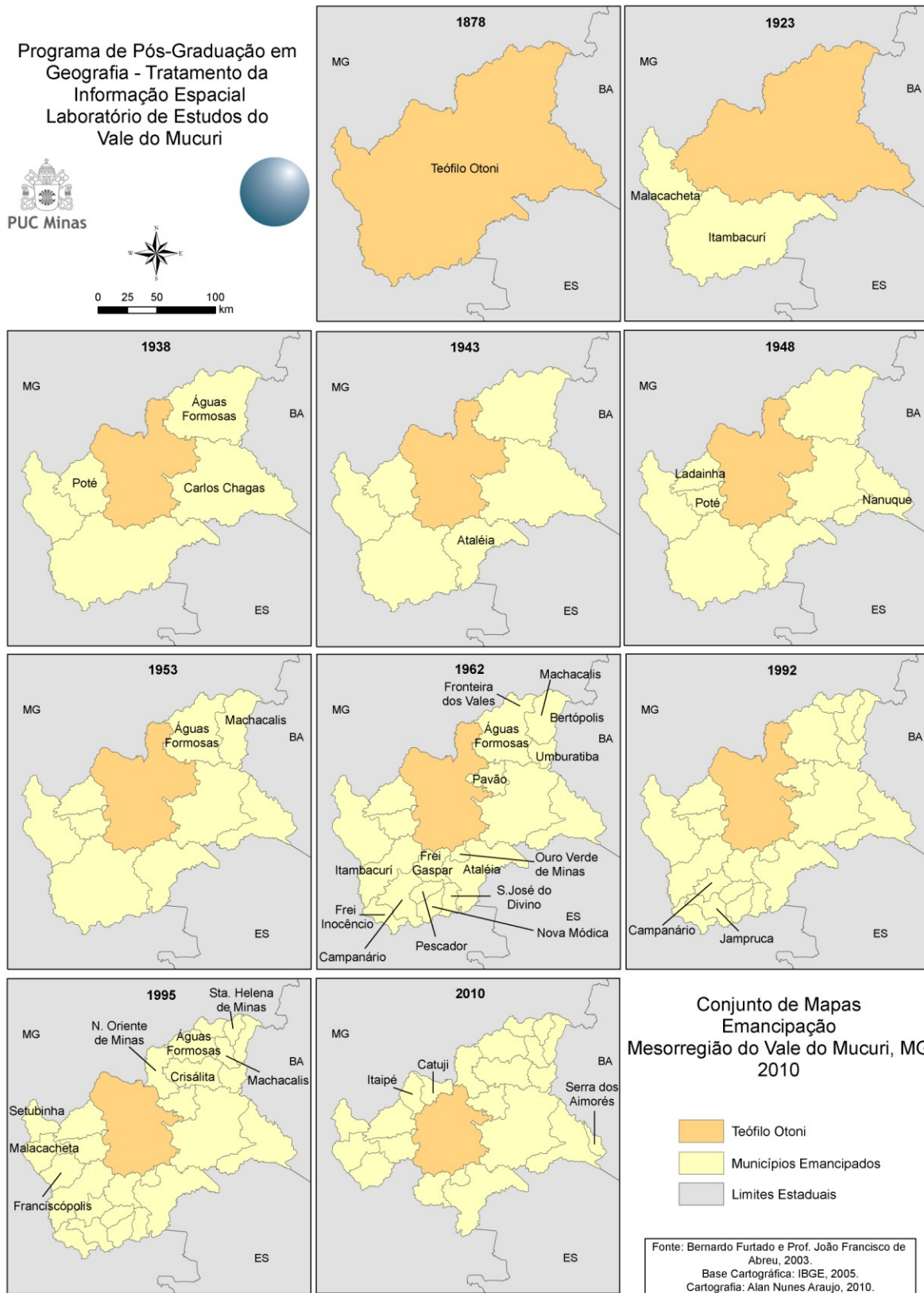


Figura 3



Eixos Rodoviários (2010) - Mesorregião do Vale do Mucuri

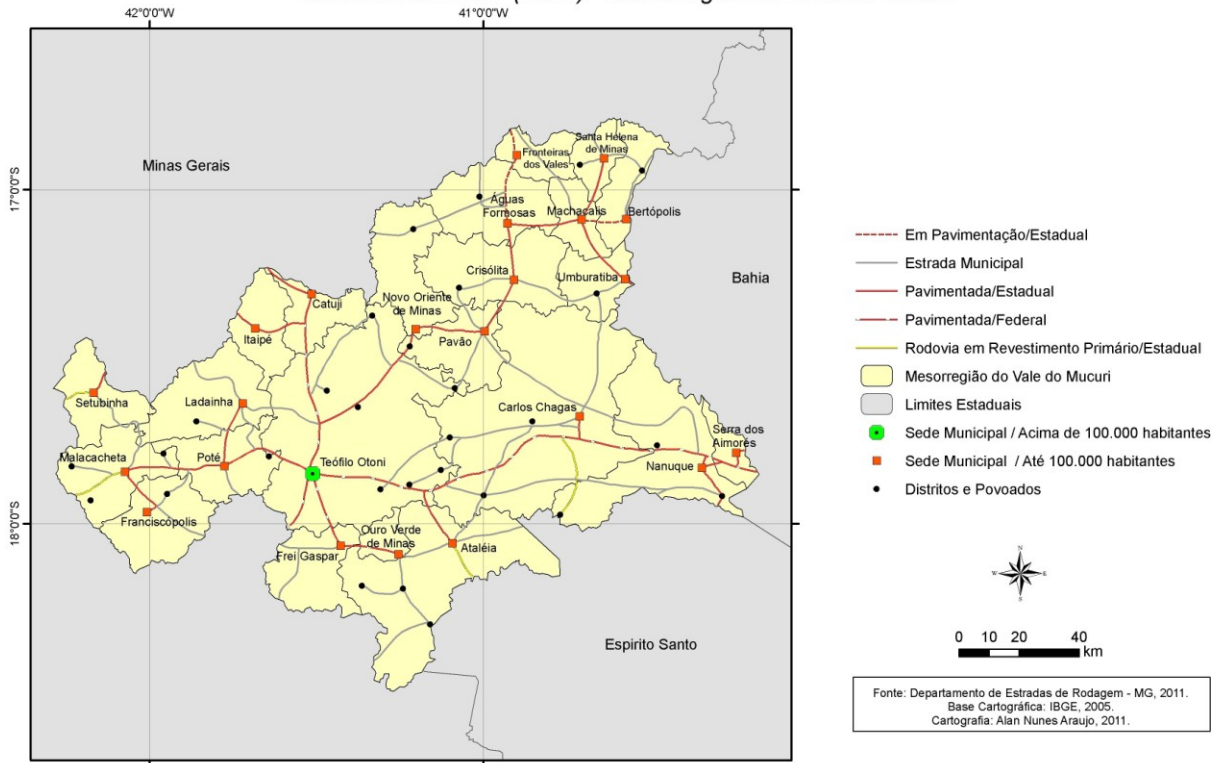


Figura 4