

# ASPECTOS GEOGRÁFICOS DA CIDADE DE CATAGUASES\*

MARIA FRANCISCA THEREZA C. CARDOSO  
(Geógrafo do C.N.G.)

## INTRODUÇÃO

Cataguases é uma cidade que, sobressai na “Zona da Mata” mineira. Relativamente nova, desfruta hoje de importância maior que muitas das cidades mais antigas do interior.

Como muitas das cidades do Brasil Sudeste, aproveitou-se de um alvéolo para a sua instalação<sup>1</sup> e, atualmente, graças aos recursos da técnica moderna, começa a ocupar as encostas dos morros vizinhos. Dotada de uma boa posição em relação aos demais centros do país, tende, com a construção de diversas rodovias de penetração, a ocupar papel preponderante em toda a região circunvizinha.

No passado, se foi a grande praça comercial e o importante centro agrícola que fizeram aparecer o nome da vila e depois da cidade no quadro da economia mineira, foi o grande número de artistas e escritores que ali se reuniram, em fins do século passado e início deste, que levantaram bem alto o nome de Cataguases, tornando-a também conhecida nos meios culturais do país.

Atualmente, o seu nascente parque industrial, o estilo de suas construções, a aplicação do capital particular em diversas melhorias para a cidade fazem com que Cataguases se torne conhecida em todo o país.

## SÍTIO E POSIÇÃO

Cataguases está situada às margens do rio Pomba um dos afluentes da margem esquerda do rio Paraíba.

Aproveitando-se de um amplo alvéolo deste rio, foi, de início, edificada em terreno plano mas, hoje em dia, começa a ocupar as encostas dos morros que limitam a cidade.

Esse alvéolo apresenta uma forma grosseiramente triangular, sendo um dos vértices a confluência do ribeirão Meia Pataca com o Pomba. (Fig. 1)

Neste alvéolo encontramos um terraço construído pelo Pomba apresentando o mesmo em certas zonas dois degraus, o que se verifica na parte NE da cidade.

A sua superfície apresenta-se com ondulações suaves, podendo, no entanto, ser considerada como relativamente plana, mas suficiente para permitir um es-

---

\* Monografia apresentada no concurso para geógrafo do C.N.G.; resultado de pesquisas efetuadas em julho de 1954 com pequenas modificações baseadas em críticas feitas pelos examinadores por ocasião da defesa do trabalho em maio de 1955.

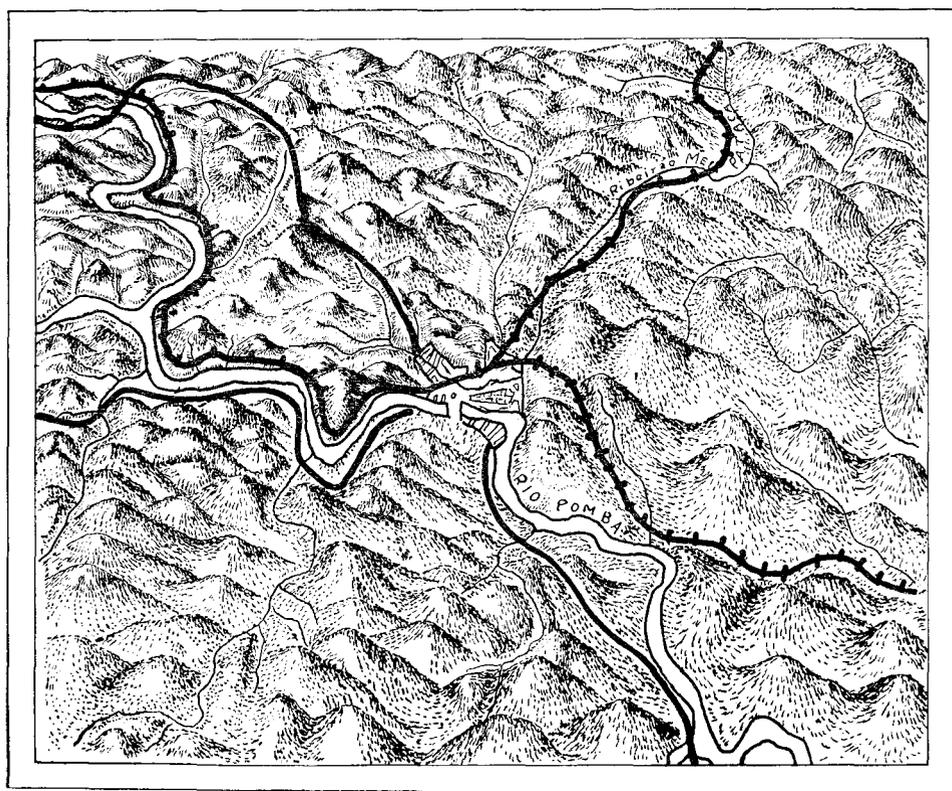
<sup>1</sup> Observação do Prof. AZIZ AB'SABER comunicada por ocasião da defesa da monografia.





Foto 1 — Fotografia tirada na grande enchente de 1951, na rua Major Vieira, no trecho próximo ao ribeirão Meia Pataca. O rio Pomba, quando tem o volume de suas águas muito aumentado pela contribuição de seus afluentes nas cabeceiras, represa as águas do Meia Pataca, extravasando estas pela planície vizinha, inundando, assim, essa parte da cidade.

Foto cedida pelo Sr. Rogério Teixeira



Escala. 1:100000



ESTRADA DE FERRO



ESTRADA DE RODAGEM

Fig. 2 — Cataguases e seus arredores — desenho do relevo da região de Cataguases, baseado em fotografias aéreas trimetrogon da AAF.

O rio Pomba, rio principal desta região, procurando adaptar-se à direção geral das camadas gnáissicas, NE-SO, apresenta inúmeras inflexões como se pode verificar na própria cidade. (Foto 2)



Foto 2 — O rio Pomba, rio principal da região, procurando adaptar-se à direção das camadas gnáissicas, NE-SO, apresenta várias inflexões no seu curso, como a que se observa nesta vista aérea da cidade de Cataguases.

Aparecem também pequenos rios formando pequenos saltos, os quais são, algumas vezes, aproveitados para a obtenção de energia, como é o caso de uma queda do rio Novo, afluente do Pomba, a qual é aproveitada pela Usina Maurício, uma das usinas geradoras da Companhia Luz e Fôrça de Cataguases-Leopoldina, que fornece energia para cêrca de 63 localidades dessa zona.

Por êste fato podemos apreciar a importância dêstes desníveis possibilitando o fornecimento de energia a estas cidades do interior, levando até elas o conforto da vida moderna, e tornando possível o maior desenvolvimento industrial desta zona.

Cortando as camadas de gnaiss existe, também, um sistema de juntas que influi na direção dos afluentes e de algumas voltas do rio Pomba. Geralmente, no cruzamento das juntas com a direção das camadas, onde existem rios adaptados às mesmas, os vales ampliam-se, surgindo alvéolos. Nestes, muitas vezes, situam-se pequenas localidades, como é o caso de Sereno, São Diniz, etc. e da própria cidade de Cataguases, num de maiores proporções. (Foto 3)

Estando essa região sob a ação de um clima quente e úmido, possuindo um total de precipitações relativamente grande, há uma decomposição muito grande das rochas e um afundamento rápido dos talwegues dos diversos rios da região.

Sôbre essa espessa camada de decomposição encontrava-se a floresta que desde o início do ciclo cafeeiro foi sistematicamente derrubada com o conseqüente aproveitamento do solo humoso.

Com a grande retirada da cobertura vegetal para o plantio, o solo ficou exposto em declives, por vêzes bastante fortes. Assim, a erosão carregou grande quantidade das camadas superficiais mais húmosas, provocando o aparecimento de voçorocas.

Atualmente, esta região apresenta uma pequena porcentagem de florestas, quase somente nas partes mais elevadas dos morros.

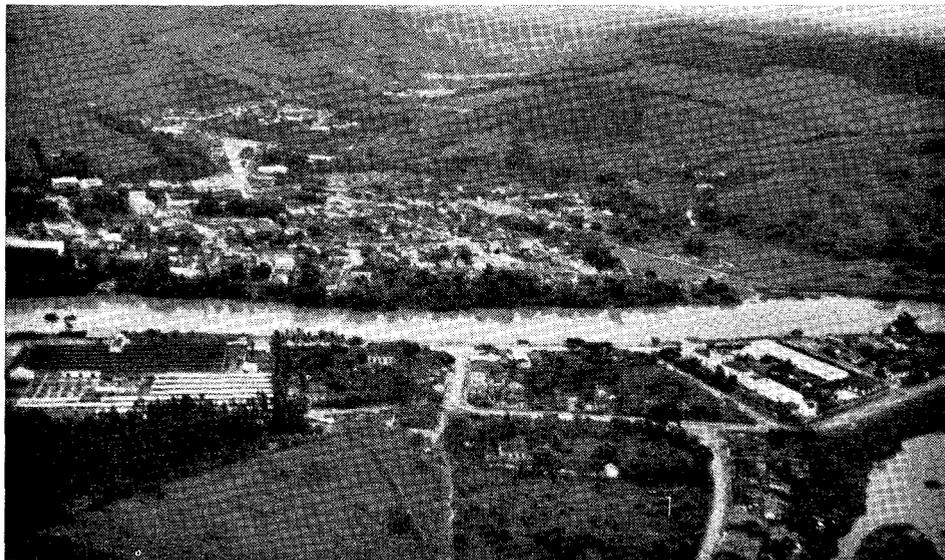


Foto 3 — Por esta foto e pela precedente podemos fazer idéia do sítio da cidade de Cataguases: aproveitando-se de um alvéolo do rio Pomba, expandiu-se mais na margem esquerda em virtude da maior extensão das áreas planas, onde pôde também aproveitar-se do vale do ribeirão Meia Pataca. Podemos notar o contraste entre o relevo movimentado da região e a zona onde está localizada a cidade.

Em alguns morros próximos à cidade observam-se hoje arruamentos segundo curvas de nível o que reflete a ampliação do espaço urbano.

Em outros, a rocha se conservando praticamente inalterada próxima à superfície, possibilita o seu aproveitamento nas construções, desde que a cidade, por causa do seu maior desenvolvimento, passou a exigir material em maior quantidade. Este fato muito facilita o desenvolvimento da cidade, pois o material de construção é encontrado no próprio local, evitando, assim, a necessidade de ir buscá-lo mais longe, o que muito o encareceria. (Foto 4).

Embora em relação ao sítio se observe, atualmente, certo esforço do homem para sobrepujar as condições, nem sempre favoráveis, do ponto de vista da posição, Cataguases ocupa, sem dúvida, situação privilegiada na "Zona da Mata" mineira. Esta posição decorre principalmente das condições de circulação na região.

Cataguases deve o seu maior desenvolvimento à chegada dos trilhos da Estrada de Ferro Leopoldina, na época de sua elevação à categoria de vila, no ano de 1877 quando então a sua posição melhorou bastante.

Nunca nos devemos esquecer que o sítio de uma cidade é de grande importância, mas é a posição que tem influência decisiva nas funções das aglomerações urbanas e constitui a principal razão de sua maior ou menor importância.<sup>3</sup>

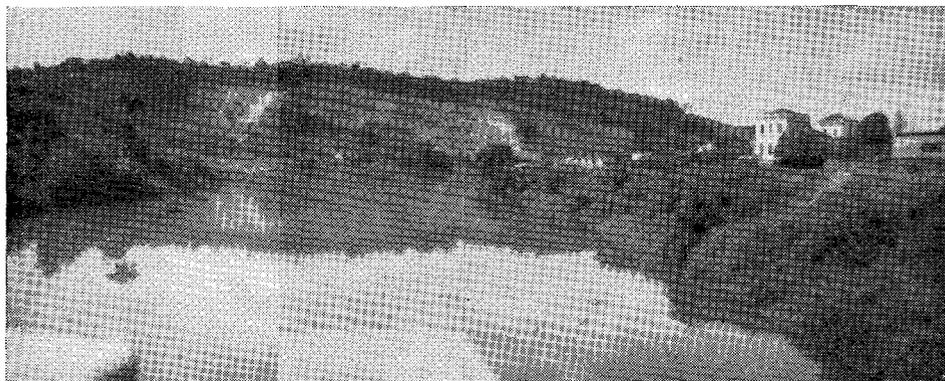


Foto 4 — Além do terraço da margem direita do Pomba, ocupado e mais alto que o da margem esquerda, percebe-se uma das colinas, onde a rocha que se conserva praticamente inalterada próxima à superfície, possibilita o seu aproveitamento nas construções.

Foto da autora

Ponta de trilhos durante alguns anos, funcionou como centro distribuidor para o "hinterland" vizinho e, ao mesmo tempo, como coletor da produção interior. O desenvolvimento das comunicações em sua direção elegeu-a entroncamento ferroviário e rodoviário, com o que não se prejudicou após o avanço dos trilhos.

No presente, é a grande rodovia Rio-Bahia, que passa pela cidade de Leopoldina (distante de Cataguases 21 quilômetros e que podem ser vencidos em 30 a 40 minutos por estrada de rodagem) a causa primordial do progresso de Cataguases. Esta estrada teve o dom de levar o progresso às cidades por ela servidas como também às suas vizinhas próximas.

Diminuindo as distâncias, a Rio-Bahia melhorou a posição destas cidades, facilitando maior intercâmbio com as maiores cidades brasileiras, tornando possível o aumento das indústrias nestas cidades, pois aproximou-as dos maiores mercados consumidores, possibilitando o escoamento rápido de seus produtos.

Muito breve, Cataguases, assim como muitas outras cidades desta zona, irá gozar dos benefícios trazidos por uma outra rodovia de penetração a BR-32 do Plano Rodoviário Nacional, que estabelece comunicação entre o pôrto de São João da Barra, no estado do Rio de Janeiro e a cidade de Araraquara, no estado de São Paulo. Acrescendo a isto o fato de já estarem ligadas pela Rio-Bahia ao Distrito Federal e aos estados do Nordeste, imaginamos que tenderá sempre a crescer a importância das cidades de toda esta zona que além de serem ainda florescentes centros agrícolas iniciam, também, a formação de seu parque industrial.

<sup>3</sup> GUIMARÃES, Fábio de Macedo Soares — "O Planalto Central e o problema da mudança da capital do Brasil" p. 497 — Ano XI, n.º 4 — "Revista Brasileira de Geografia".

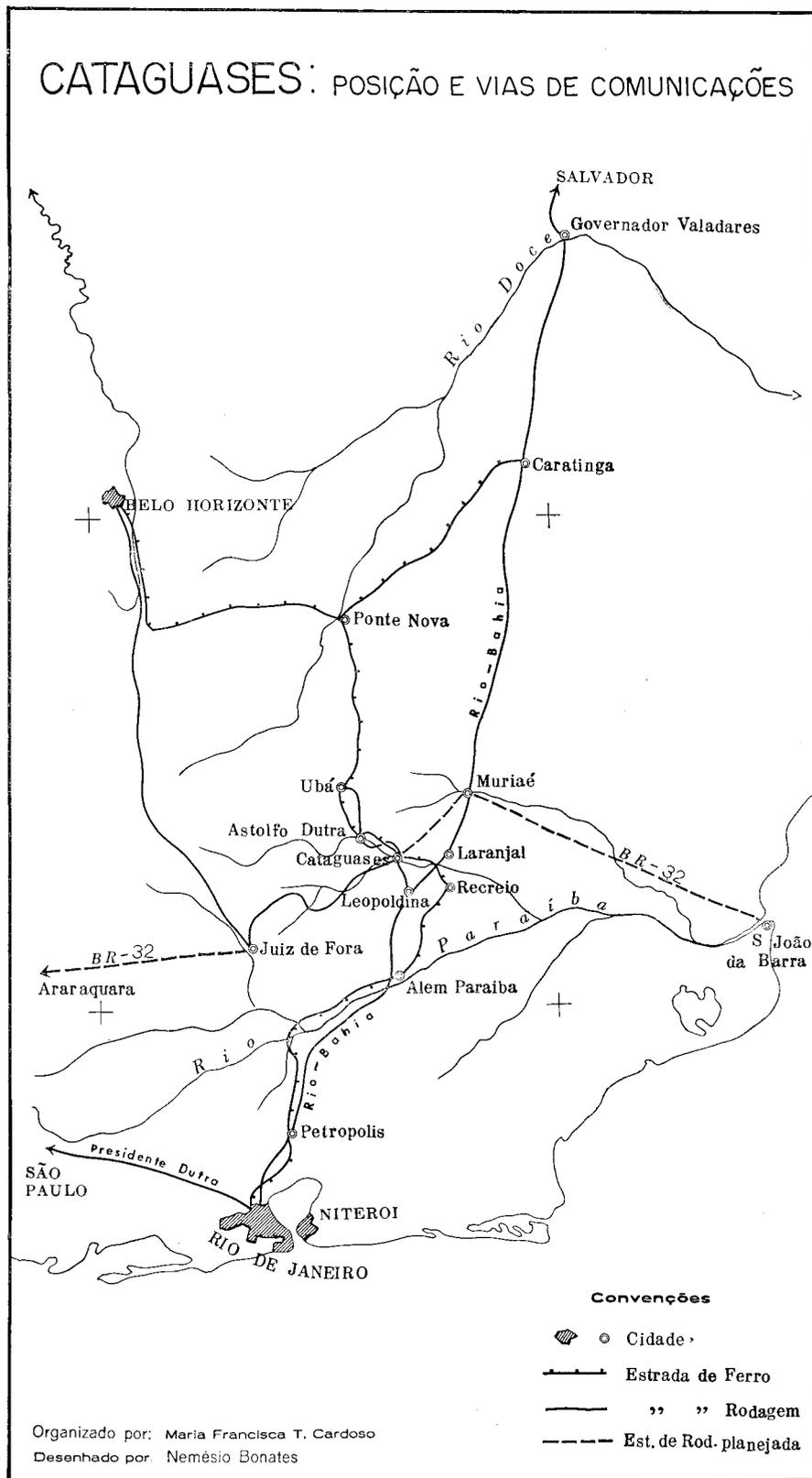


Fig. 3 — Mapa da posição e vias de comunicação de Cataguases na escala aproximada de 1:3 100 000.

E, assim, as cidades desta zona vêem sua posição melhorar cada vez mais, ficando em ótima situação em relação às regiões mais povoadas do país, como também com comunicações fáceis tanto para o norte quanto para o sul do país. (Fig. 3).

### ORIGEM E EVOLUÇÃO

Na terceira década do século passado a Terceira Divisão Militar do Rio Doce começava a abertura de uma estrada que deveria ligar a província de Minas Gerais aos campos de Goitacases, passando pelo vale do rio Pomba, afluente do Paraíba. Quando em 1828 o francês GUIDO MARLIÈRE,<sup>4</sup> inspecionando os trabalhos da estrada, chegou a uma pequena localidade na margem esquerda do Pomba, onde se achava aquartelada a referida Divisão, recebeu em nome do governador da província, uns terrenos do alferes comandante da Divisão<sup>5</sup> para que nêles fôsse construída uma capela, em homenagem a Santa Rita de Cássia, e para que aí se fundasse um povoado. Esta pequena localidade que até então se chamara Pôrto dos Diamantes<sup>6</sup> passou a denominar-se arraial de Santa Rita do Meia Pataca ou, simplesmente, arraial de Meia Pataca.<sup>7</sup>

A nascente povoação ficou limitada a leste com o ribeirão Meia Pataca, ao sul e a oeste com o Pomba, a nordeste com um córrego afluente do Meia Pataca e ao norte com os terrenos do doador. Na época de sua fundação ocupava apenas uma nesga de terra plana comprimida entre dois rios e um córrego e sombreada por grandes matas. Limitava-se o pequeno núcleo à capela, que dominava a planície e algumas choupanas. Seus habitantes eram índios e um pequeno número de brancos.

Ainda na época de sua fundação foram ditadas regras especiais para as futuras edificações “a fim de que se formasse uma povoação bem regular, para a qual se convidava a sua bela localidade”.<sup>8</sup> Disto resultou o que se observa hoje na cidade: na maioria as ruas são retas e várias delas se cruzam em ângulo reto.

Com o passar do tempo a situação do arraial melhorou, sendo elevado, em 1851, à categoria de sede da freguesia; tornou-se, assim, a cabeça, o centro administrativo, a sede das autoridades — juízes de paz, subdelegado, professor primário, inspetor paroquial, etc., como também o ponto de reunião dos votantes. Mas, ainda assim, a povoação era simplesmente um pouso à beira da estrada com o rancho para abrigo das tropas e a venda ao lado. Distante das cidades e dos núcleos de mais forte população, ia vegetando na vida de simples pouso, em comunicação com as raras fazendas por difíceis e estreitos caminhos abertos na mata virgem pela necessidade de com estas manter relações.

As condições físicas da região cujo centro era o arraial, tais como o clima quente e úmido, relêvo ondulado, solos argilosos provenientes da decomposição

<sup>4</sup> Coronel comandante das Divisões Militares do Rio Doce, diretor geral dos Índios e inspetor da Estrada de Minas aos campos de Goitacases.

<sup>5</sup> O sargento das ordenanças HENRIQUE JOSÉ DE AZEVEDO.

<sup>6</sup> Era voz corrente nos primeiros anos do século XIX a riqueza diamantífera das águas do rio Pomba. E tanto se falou nos diamantes que o lugar onde as autoridades embarcaram à procura do tesouro ficou conhecido como Pôrto dos Diamantes.

<sup>7</sup> Do nome do ribeirão em que ficava apoiada.

<sup>8</sup> RESENDE E SILVA, Artur Vieira e RESENDE, Dr. Astolfo Vieira de “O Município de Cataguases — Esbôço Histórico”, p. 4 — Tipografia da Imprensa Oficial — Cataguases, 1908.

das rochas do Complexo Cristalino, ricos em humo pela presença das matas, fizeram com que um grande número de fazendas prosperasse nessa região; ano após ano aumentavam as colheitas de cereais e, principalmente, as de café.

Esta situação refletiu-se no insignificante arraial que foi tomando impulso vigoroso; em todos os sentidos começaram a se abrir estradas e caminhos carroçáveis, diminuindo as distâncias, e o arraial foi, pouco a pouco, apresentando casas de comércio variadas, pois eram procuradas pelos fazendeiros de toda a vizinhança.

Todo êste progresso material fêz com que se cogitasse em elevar o arraial à categoria de vila, constituindo-se sede de um município que abrangesse as freguesias mais próximas. E, assim, em novembro de 1875 o arraial separou-se da comarca de Leopoldina, passando a constituir a vila de Cataguases,<sup>9</sup> dando-se, no entanto, a sua instalação somente em setembro de 1877.

Um acontecimento da maior importância para a região onde se achava a nascente vila, foi o de a Estrada de Ferro Leopoldina ter concluído e inaugurado aí o seu primeiro trecho, por coincidência, exatamente no mesmo dia da elevação do arraial à categoria de vila. A linha partia de Pôrto Novo dirigia-se para nordeste, atravessando sucessivamente o rio Pardo, o Pomba, o rio Novo e o rio Formoso.

O fato de Cataguases fazer parte da linha-tronco e ter sido ponta de trilhos durante algum tempo concorreu para ser ponto de convergência de uma grande área, o que não se verificou em outras localidades, como por exemplo com Leopoldina, cidade vizinha de Cataguases, que embora tendo tido a inauguração da estrada de ferro no mesmo mês, liga-se à linha principal através de um ramal.<sup>10</sup>

Ora, é fácil imaginarmos as repercussões dêste fato em toda a região. Cataguases tornou-se naturalmente, por sua situação especial, o empório do comércio da zona e o ponto forçado de exportação e de embarque de toda a região circunjacente.

Afluíram comerciantes, pequenos industriais (nos primeiros cinco anos fundaram-se dois engenhos centrais para beneficiamento de café, fábricas de cerveja e sabão) e operários de muitos pontos, principalmente para os trabalhos de prolongamento da estrada de ferro.<sup>11</sup>

Por outro lado, a lavoura de café tomava impulso e desenvolvimento rápido na região, o que se refletia forçosamente na vila.

Com o progresso contínuo daquele centro urbano não lhe cabia mais a simples situação de vila e, em setembro de 1881, foi elevada à categoria de cidade.

Apesar do avanço da linha férrea, não se interrompeu o progresso de Cataguases, pois devido à grande produção de café no município, a cidade tornou-se grande empório regional e, cada vez mais, ia firmando sua posição de praça comercial rica e movimentada.<sup>12</sup>

<sup>9</sup> Foi criado um município autônomo — Cataguases, sendo a sua sede a vila de Cataguases.

<sup>10</sup> Uma vez que a estrada de ferro entre Pôrto Novo e Santa Rita do Meia Pataca não tocava todavia em Leopoldina a Assembléa Provincial Mineira decretou que da estação de Vista Alegre se destacasse um ramal para aquela cidade.

<sup>11</sup> Acrescentando-se ainda que Cataguases sempre foi sede de residência da Estrada de Ferro Leopoldina.

<sup>12</sup> A fim de se avaliar o movimento das casas comerciais será interessante dizer que houve casas que vendiam mais de 700 contos em um ano — “Esbôço Histórico do Município de Cataguases” — RESENDE, Artur Vieira de.

Segundo TAUNAY<sup>13</sup> “a zona mineira onde o café se desenvolveria de modo absolutamente notável seria a da Mata, e nos municípios do vale do Paraíba, salientando-se Mar de Espanha, Juiz de Fora, Cataguases, Leopoldina e Ubá que seriam centros cafeeiros de maior importância; podemos aquilatar esta situação pelo quadro abaixo<sup>14</sup> do ano de 1905:

MUNICÍPIOS	Produção anual em arrôbas
Muriaé.....	1 500 000
Cataguases.....	810 000
Ponte Nova.....	750 000
Ubá.....	718 000
Carangola.....	700 000
Juiz de Fora.....	585 000
Além Paraíba.....	573 000
Leopoldina.....	500 000
São João Nepomuceno.....	371 000
Rio Novo.....	350 000
Pomba.....	340 000
Guarará.....	317 000
Mar de Espanha.....	315 000
Rio Branco.....	262 000
São Manuel.....	200 000
Palma.....	191 000
Viçosa.....	39 000
Rio Preto.....	38 000

Ocorrendo depois, no entanto, a depressão que acompanhou a crise do café do início do século, a cidade, como muitas outras do vale do Paraíba e da “Zona da Mata”, muito sofreu, e, contrastando com a época de prosperidade de fins do século passado e princípios deste século, Cataguases atravessou um período de pouquíssimo desenvolvimento, ou mesmo, de estagnação o que se pode verificar na planta da evolução da cidade (Fig. 4).

Alguns anos mais tarde por volta da 1.<sup>a</sup> década deste século, Cataguases como muitas outras cidades da “Zona da Mata” procurou adaptar-se às circunstâncias, passando a dedicar-se às atividades industriais, e depois de 1940 ainda mais se acentuou essa tendência à industrialização.

Hoje em dia, a maior parte da renda municipal é fornecida pelas indústrias localizadas na cidade. Facilitou muito este desenvolvimento industrial a abertura da estrada Rio-Bahia, que passa na cidade vizinha de Leopoldina, possibilitando, assim, um escoamento mais rápido e aproximando estas cidades da “Zona da Mata” dos grandes centros urbanos como o Rio de Janeiro.

Assim, Cataguases, que no passado ocupou um lugar de relêvo na exploração agrícola, atualmente começa a se sobressair com a instalação da atividade industrial.

<sup>13</sup> In “Pequena História do Café no Brasil”. P. 45, R. de Janeiro, 1945.

<sup>14</sup> JACOB, Rodolph “Minas Gerais no século XX”, 1<sup>o</sup> volume, 1911 — P. 52.

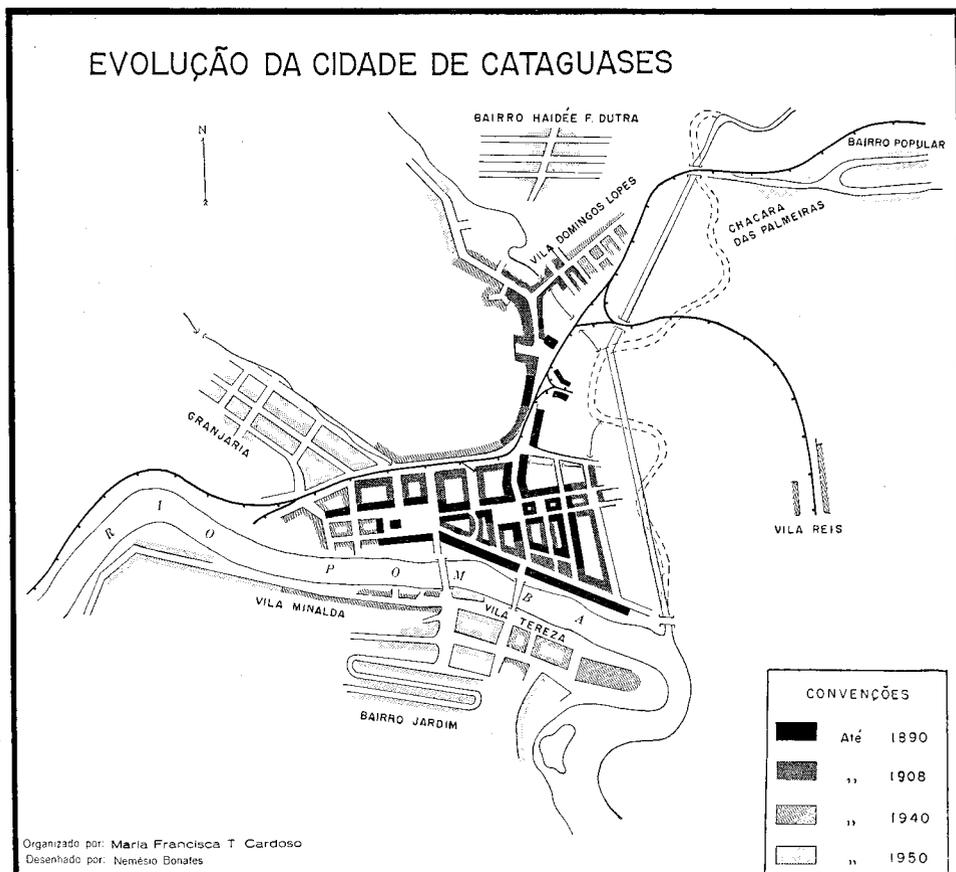


Fig. 4 — Mapa da evolução da cidade de Cataguases na escala de 1:24 000.

### A CIDADE ATUAL

Cataguases, situada às margens do rio Pomba, foi, como já vimos, de início, edificada em terreno plano, num terraço do referido rio.

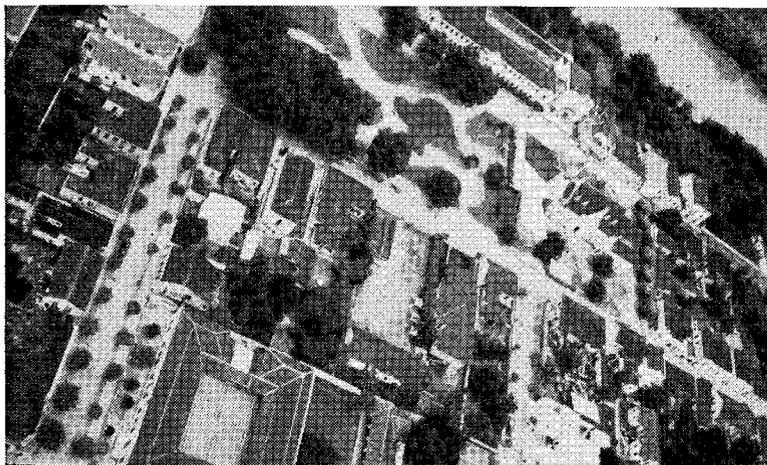
Contrastando com a ocupação antiga que se aproveitou dos terrenos planos, a ocupação moderna começa a ocupar as encostas dos morros que até pouco tempo limitavam a cidade, onde estão sendo abertas as ruas novas segundo curvas de nível, obras que, sem dúvida, oferecem dificuldades e trabalhos de maior vulto, exigindo uma técnica mais moderna. As encostas relativamente suaves das colinas gnáissicas e a espessa camada de decomposição de algumas, iriam facilitar, de certo modo, esta ocupação mais recente, como a que observamos nos morros que se situam nos extremos da cidade, um dos quais já está todo habitado pelos operários da Companhia Industrial de Cataguases.

A cidade apresentou, portanto, de início uma certa subordinação aos vales, estabelecendo-se ao longo do Pomba e, mais tarde, do Meia Pataca e do Lava-Pés. Atualmente, já não obedece mais a estas linhas pois, principalmente a partir de 1940, a necessidade de espaço foi muito grande. As áreas planas da cidade já se achando totalmente ocupadas, expandiu-se a ocupação pelos morros, onde foram abertos arruamentos novos.

Com o objetivo de mostrar mais claramente a evolução por que passou Cataguases nos últimos quinze anos analisemos seus diferentes bairros: antigos e

recentes. Mesmo nos primeiros a ocupação recente é desde logo manifesta pela diferença arquitetônica, sendo grande o número de construções em estilo moderno. Um outro aspecto desta ocupação recente é representado pela abertura de ruas nas encostas dos morros, onde já é elevado o número de construções.

Na margem esquerda do Pomba, onde se originou o antigo arraial de Meia Pataca, a extensão maior do terraço explica o desenvolvimento relativamente fácil da cidade com ondulações muito suaves em ruas retas e regulares se entrecruzando em ângulos retos e com praças espaçosas. (Fotos 5 e 6).



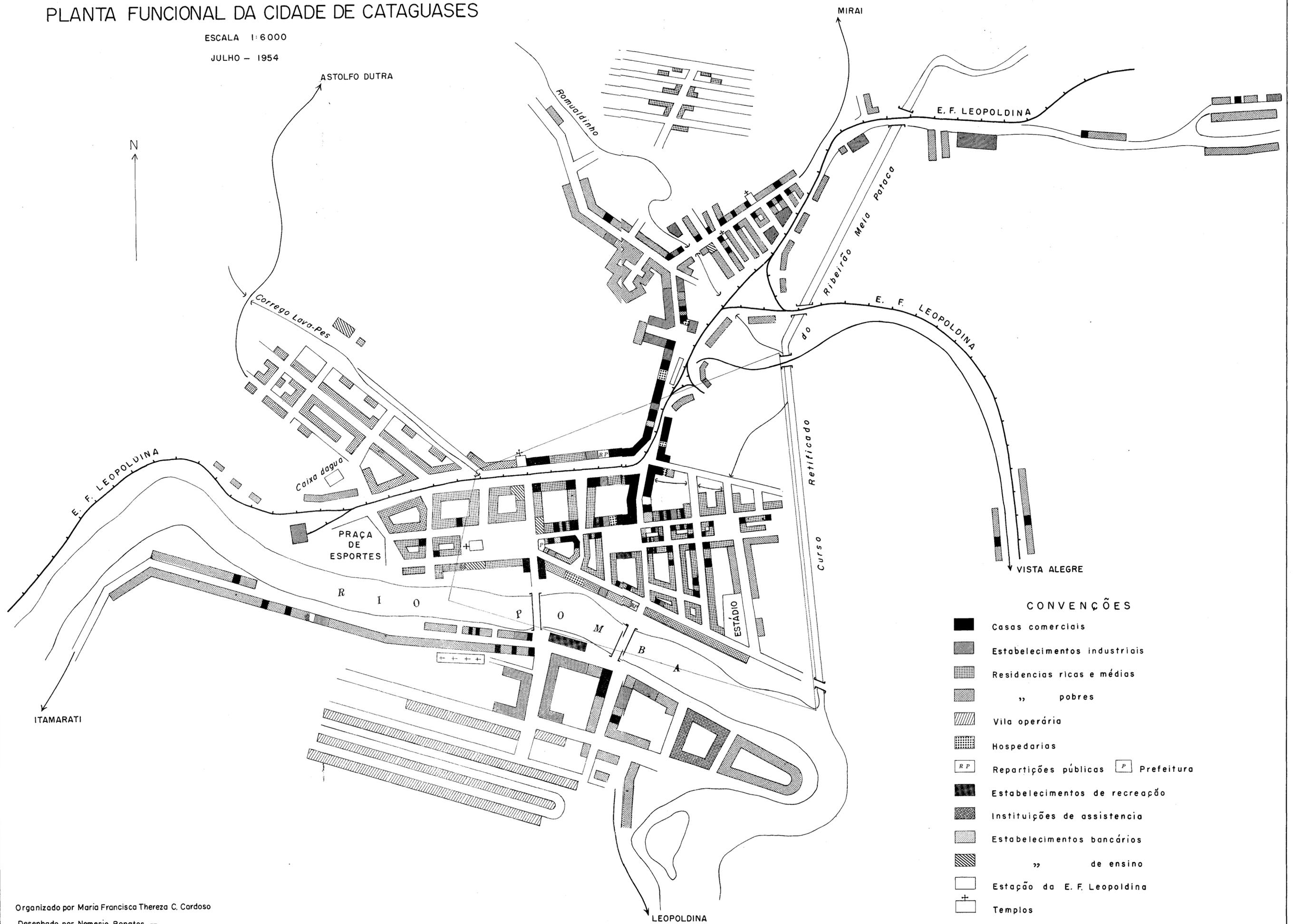
Fotos 5 e 6 — O terraço mais extenso da margem esquerda do Pomba explica o desenvolvimento fácil da cidade, com ondulações muito suaves, em ruas retas e regulares se entrecruzando em ângulos retos e com praças espaçosas, como podemos observar.

Salienta-se neste trecho da cidade o “quadrilátero” pertencente ao patrimônio municipal (Fig. 5), onde os terrenos estão, atualmente, muito valorizados, variando de Cr\$ 100,00 a Cr\$ 250,00 por metro quadrado. Sabendo-se que há quinze ou vinte anos atrás variavam de Cr\$ 1,50 a Cr\$ 2,00 o metro quadrado, verificamos a grande valorização por que passaram, sendo que o maior aumento

# PLANTA FUNCIONAL DA CIDADE DE CATAGUASES

ESCALA 1:6000

JULHO - 1954



## CONVENÇÕES

- Casas comerciais
- Estabelecimentos industriais
- Residências ricas e médias
- " pobres
- Vila operária
- Hospedarias
- Repartições públicas
- Prefeitura
- Estabelecimentos de recreação
- Instituições de assistência
- Estabelecimentos bancários
- " de ensino
- Estação da E. F. Leopoldina
- Templos

Organizado por Maria Francisca Thereza C. Cardoso  
 Desenhado por Nemesio Bonates —

Fig. 5

se deu a partir de 1947, quando a Prefeitura teve a sua arrecadação muito aumentada. Aqui devemos excetuar a região vizinha ao Meia Pataca, zona mais sujeita às enchentes, onde os terrenos não se valorizam na mesma proporção.

Pela planta funcional (Fig. 5) notamos uma zona nitidamente comercial neste quadrilátero, ao longo da rua que vai da praça Rui Barbosa até pouco além da estação da Estrada de Ferro Leopoldina. O comércio desde há muito se localizou neste trecho e, isto é fácil de se entender, pois já foi dito que em 1877, quando da inauguração da vila, a Estrada de Ferro Leopoldina chegava com seus trilhos em Cataguases; daí para cá, portanto, as casas comerciais que antes se localizavam, de preferência na praça Rui Barbosa (antigo largo do Comércio), começaram a descer a rua Coronel João Duarte e se localizar perto da estação, principalmente o comércio atacadista, facilitando, assim, o seu movimento de importação e exportação como também a necessidade de estocagem.



Foto 7 — Rua Coronel João Duarte onde se observa a grande concentração comercial da cidade. Zona central localizada dentro do quadrilátero pertencente ao patrimônio municipal.

Atualmente, aí se localiza o comércio mais importante, tanto atacadista quanto varejista, salvo pouquíssimas exceções. (Foto 7). Em outras áreas da cidade, nos bairros, encontram-se casas comerciais, como se observa na planta funcional, mas são de abastecimento local do próprio bairro, tais como armazéns, quitandas, farmácias, bares, além de barbearias, armarinhos, etc.

É interessante observar que o “quadrilátero”, embora se apresente como a mais antiga zona da cidade, demonstra traços flagrantes de ocupação recente — o estilo moderno das construções. Além de inúmeras casas residenciais encontramos, também, o novo hotel da cidade, o cinema, a nova Matriz, todos com o estilo arquitetônico funcional. As construções de uns dez ou quinze anos para cá, como também as casas reformadas, em geral, procuram seguir este estilo, o que muitas vezes ocasiona contrastes berrantes. (Foto 8).

Ainda de ocupação antiga são as chamadas Vila Domingos Lopes e Vila Reis, esta última estendendo-se ao longo da linha férrea que vai a Vista Alegre. Enquanto a primeira, zona proletária, que deve o seu povoamento à chegada da linha férrea à cidade, quando esta começou então a se expandir neste sentido, tem progredido bastante, a segunda está praticamente estagnada, sendo um dos grandes responsáveis por isso o grande afastamento do centro da cidade. Com relação à primeira deve-se acrescentar que, atualmente, a sua rua principal dá saída para Mirai, Cataguarino, Sereno, Sant'Ana de Cataguases, Glória e Joaquim Vieira.

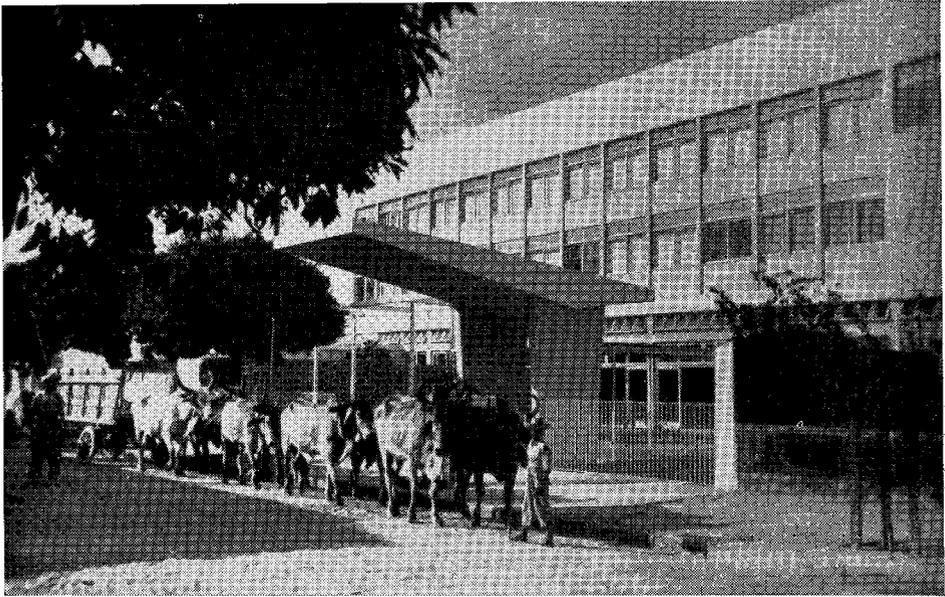


Foto 8 — A predominância do estilo funcional nas construções mais novas da cidade ocasiona, muitas vezes, contrastes como este. Ao lado de construções do mais moderno estilo arquitetônico observam-se representantes dos mais arcaicos meios de transporte — carro-de-boi, ainda utilizado para o transporte, principalmente de cana-de-açúcar das fazendas para a usina.

A ocupação mais recente desta margem do Pomba é representado pelos seguintes bairros: Granjaria, Chácara das Palmeiras, Bairro Popular e Haydée Fajardo Dutra.

O primeiro se desenvolveu pelo vale do córrego Lava-Pés e embora já constasse na planta municipal de 1938 (do Conselho Nacional de Geografia) deve-se notar que somente alguns arruamentos estavam terminados. Hoje já está bastante ocupado e muitas outras ruas foram abertas, tais como a avenida Melo Viana; aí se observa a maioria das casas construídas em estilo moderno. Este bairro é exclusivamente residencial, como podemos verificar na planta funcional. Isto é fácil de ser explicado porque foi um bairro planejado para tal fim, sendo os lotes vendidos pela Companhia Construtora de Cataguases. (Foto 9). É nele que se localiza, já em terreno montanhoso, o famoso Colégio de Cataguases. Para a sua construção tornaram-se necessários serviços de desmonte, o que po-

demos apreciar na foto 10. Êste colégio contribui para tornar conhecida a cidade em várias partes do Brasil, pois recebe alunos de vários estados.<sup>15</sup>

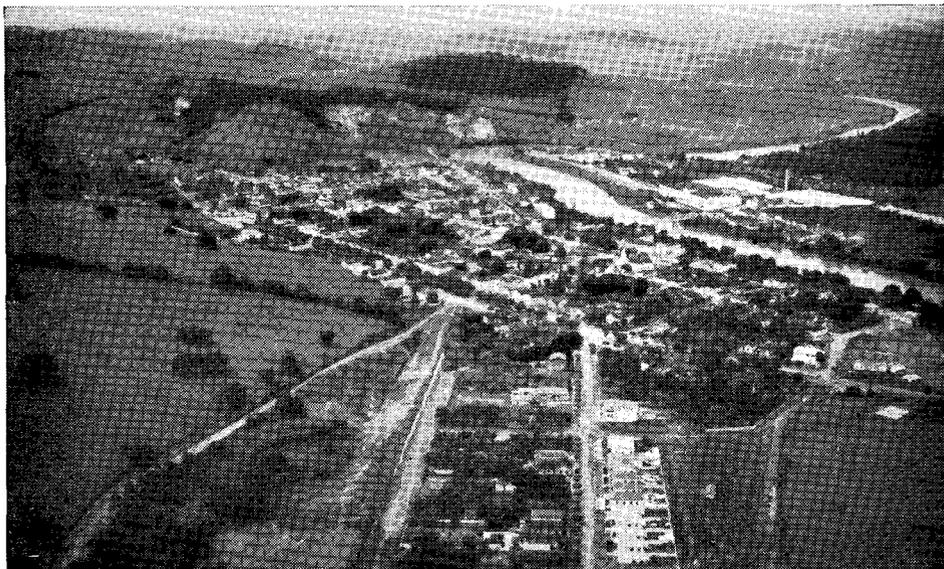


Foto 9 — No primeiro plano observa-se o bairro da Granjaria, bairro exclusivamente residencial, que se aproveitou do vale do Lava-Pés. Por esta foto tem-se uma idéia perfeita do sítio de Cataguases: contrastando com o relevo movimentado da região (morros arredondados do Complexo Cristalino) o alvéolo do Pomba com terrenos mais ou menos planos, facilitou a expansão do povoamento, principalmente na margem esquerda, por ser aí mais largo.



Foto 10 — Colégio de Cataguases situado no bairro da Granjaria. A ocupação das encostas, em torno de Cataguases, requer o emprego de técnica difícil. Para construção do colégio e de outras dependências (piscina, campos de esporte, etc.) tornou-se necessário rasgar a vertente em patamares. No vale a ocupação é mais fácil.

<sup>15</sup> Segundo informações da secretaria do Colégio atualmente freqüentam o educandário alunos residentes no Amazonas, Pará, Sergipe, Bahia, Espírito Santo, Minas Gerais, estado do Rio, São Paulo e Distrito Federal.

O segundo bairro de ocupação recente — a Chácara das Palmeiras, aproveitou-se também de um vale: o do Meia Pataca (está em continuação à Vila Domingos Lopes depois de se atravessar a ponte sôbre o Meia Pataca). Segue-se-lhe o Bairro Popular o qual já está em zona mais movimentada e onde se encontram habitações da Fundação da Casa Popular. Êste bairro está praticamente no limite da zona suburbana com a rural.

Por fim, o mais recente de todos — o Haydée Fajardo Dutra, que sobe a encosta do morro que fica a leste do Romualdinho. Há cêrca de um ano começou a ser feito o loteamento: o lote é vendido com a condição de o comprador construir imediatamente (dentro do prazo de um ano). A abertura de ruas é feita em patamares, segundo curvas de nível, como podemos observar na foto 11. Já se nota a construção de várias casas embora ainda não tenham sido concluídas as obras de desmante.<sup>16</sup>



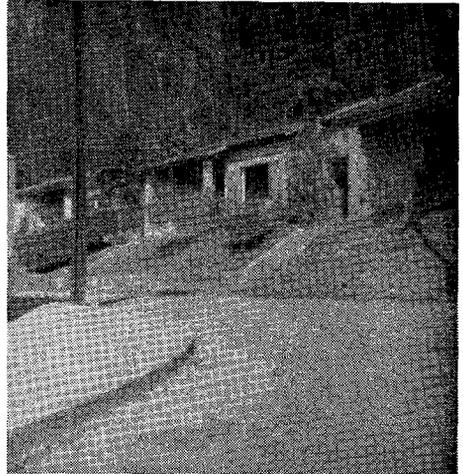
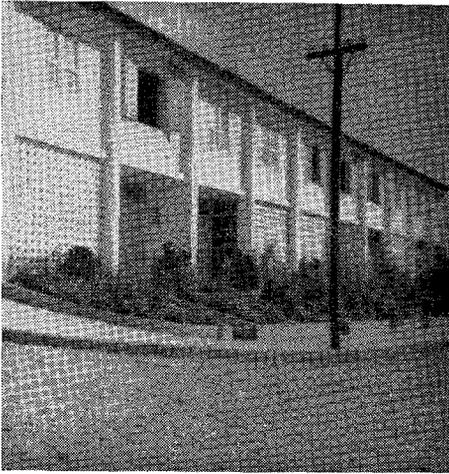
Foto 11 — Bairro Haydée Fajardo Dutra, bairro de povoamento recente, aproveita-se da encosta do morro que fica a leste do Romualdinho. Como se observa na fotografia a abertura de ruas é feita segundo curvas de nível. Embora ainda não tenham terminado os trabalhos de desmante, já se nota a construção de várias casas.

Foto da autora

Analisando o povoamento da margem direita do Pomba observamos que se trata de uma zona proletária. O povoamento começou em princípios do século (na Vila Teresa) embora só se tenha desenvolvido mais a partir de 1930 (na Vila Minalda) e, hoje em dia, já está bastante desenvolvido. Como nesta margem o terraço é de largura reduzida tornaram-se necessárias obras de desmante, como o que foi feito para a construção da fábrica de tecidos — a Companhia Industrial de Cataguases. Também nesta margem encontramos arruamentos segundo curvas de nível no morro onde se situa a vila dos operários desta mesma fábrica. O “Bairro Jardim”, como se denomina, foi planejado de modo que tôdas as casas ficassem voltadas para o rio e tôda a sua área foi reflorestada com eucaliptos.<sup>17</sup> (Fotos 12 e 13).

<sup>16</sup> Devemos observar que sômente uma importante companhia construtora faz loteamento segundo curvas de nível, pois além das técnicas indispensáveis, grandes capitais se tornam necessários. Por isto êstes terrenos do bairro H. F. Dutra são tão valorizados como os da zona plana e mais próxima do centro da cidade.

<sup>17</sup> Esta área de morro onde estão situadas as casas da fábrica foi doada pela Prefeitura à C.I.C. para construção da vila operária, com a condição de ser feito o reflorestamento com eucaliptos, a fim de melhorar as condições de sombreamento.



Fotos 12 e 13 — Casas dos operários da Companhia Industrial de Cataguases, no Bairro Jardim. As primeiras dos mais categorizados na fábrica e as segundas, dos demais operários.  
Fotos da autora

Ainda na margem direita do Pomba encontramos mais dois bairros: a Vila Minalda e a Vila Teresa, que são de aparência modesta, sendo seus habitantes quase todos operários. A primeira é formada de uma só rua, aproveitando-se de um pequeno terraço do Pomba, que aí se apresenta bastante estreito, tanto que na sua maior extensão só encontramos casas de um lado. (Foto 14). A encosta abrupta do morro limitou a área de construção e, assim, as casas se acham situadas muito próximas a êle. Como verificamos na planta funcional, o comércio nesta margem do rio está muito pouco desenvolvido, tanto em quantidade quanto em qualidade.



Foto 14 — Pela foto podemos observar o grande contraste entre a largura do terraço da margem esquerda com a da margem direita do rio Pomba. Enquanto no primeiro, mais largo, foi possível maior expansão da cidade, no segundo, a largura, reduzida possibilita somente a existência de uma única rua, com casas construídas de um só lado (na sua maior extensão).

A análise da planta funcional da cidade mostra a existência de várias fábricas formando um pequeno parque industrial, estando a maior parte localizada nos extremos da cidade, fora, portanto, do quadrilátero do patrimônio já aludido. Este fato é perfeitamente explicável, pois os estabelecimentos industriais precisando, em geral, de muito espaço, procuraram a periferia da cidade, pois, no centro, a ocupação muito antiga já absorvera tôdas as áreas disponíveis; além disto, os terrenos estão muito valorizados. Encontramos, no entanto, algumas fábricas nesta zona mais central, sendo as mesmas muito antigas (duas fábricas de massas alimentícias datando respectivamente de 1911 e 1922, fotos 15 e 16).

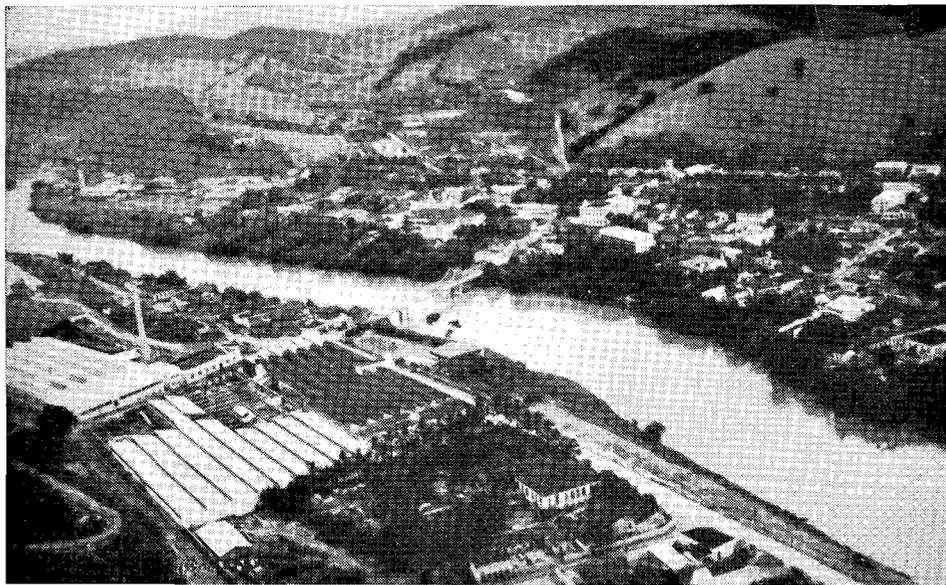


Foto 15 — Vista aérea da cidade onde se observa, no canto esquerdo, a Companhia Industrial de Cataguases, a principal fábrica de tecidos da cidade.

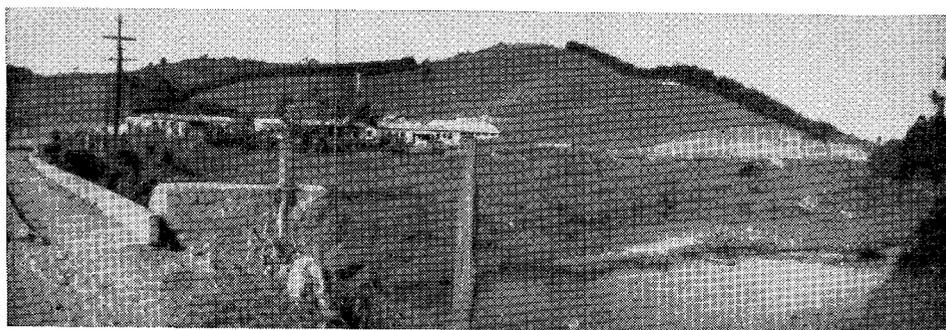


Foto 16 — Companhia Manufatora de Tecidos de Algodão, localizada na Chácara da Palmeiras. No primeiro plano o ribeirão Meia Pataca e mais ao fundo morros característicos do Complexo Cristalino, do Brasil Sudeste que cercam tôda a cidade.

Foto da autora

Pela observação do grande número de fábricas, existentes em Cataguases, podemos dizer que a função que atualmente predomina é a industrial, que, como veremos no capítulo seguinte, influi não só na própria aglomeração urbana como também em suas vizinhas e, algumas vèzes, em zonas mais distantes.

## A IMPORTÂNCIA ECONÔMICA DE CATAGUASES E A RODOVIA RIO-BAHIA

Pela simples observação da planta funcional (Fig. 5) nota-se o grande papel que a indústria e o comércio representam na vida da cidade. Esta conclusão mais se confirma, quando, estudando-se a expressão econômica do município, verifica-se que cerca de 65% da receita tributária provêm das indústrias localizadas, em sua maioria, na cidade em estudo.<sup>18</sup>

Já vimos que Cataguases foi outrora município de vida agrícola intensa e movimentada, com produção de café que o distinguia entre os municípios da “Zona da Mata” e mesmo entre os do estado.

Durante este tempo, a cidade desempenhava um papel de centro comercial para uma vasta região, o que hoje já não se verifica mais. É bem verdade que Cataguases, por ser sede de município, possui uma grande influência comercial sobre os outros distritos — são os seus mercados consumidores garantidos. Em menor escala também sofrem influência do comércio de Cataguases outros municípios próximos, tais como Guidoal, Laranjal, etc.

Em 1939, com a chegada da estrada Rio-Bahia em Leopoldina, Cataguases sofreu muito no seu movimento comercial. Até então desempenhara um papel mais importante que suas vizinhas, atraindo a si não só a zona de Leopoldina, como de outras cidades, como Laranjal, agora também servida pela Rio-Bahia. Esta estrada fez com que o comércio destas cidades melhorasse muito. Isto podemos verificar pelo simples fato de que as melhores casas comerciais de Leopoldina<sup>19</sup> abriram suas portas depois de 1940 e, aqui devemos acrescentar que algumas delas, as mais importantes por sinal, são filiais das casas de Cataguases (com a chegada da Rio-Bahia em Leopoldina algumas casas comerciais de Cataguases abriram filiais nessa cidade e, por causa deste fato os comerciantes de Cataguases não sofreram ainda com maior intensidade).

Apesar disto Cataguases pôde tirar proveito dos benefícios trazidos por esta rodovia. Ligada a Leopoldina por uma estrada de rodagem regular, beneficiou-se, em outros setores, das facilidades oferecidas pela Rio-Bahia.

Podemos dizer que houve mudança quase completa no sistema de comunicações — da ferrovia para a rodovia — pois hoje em dia, o caminhão é o principal meio de transporte utilizado, possuindo algumas firmas caminhões próprios.

Além disto, a Rio-Bahia favoreceu o abastecimento destas casas comerciais, tanto varejistas quanto atacadistas, pois as praças mais importantes sendo Rio e São Paulo, seguidas de Belo Horizonte e estado do Paraná, esta estrada facilita um intercâmbio maior e mais rápido com três destas praças, se acrescentarmos também o valor atual da rodovia Presidente Dutra. Se o comércio ficou assim,

<sup>18</sup> Lei n.º 144 da Prefeitura de Cataguases que orça a receita e fixa a despesa para o exercício de 1954:

Receita tributária:	Cr\$ 1 593 000,00
Imp. Indústrias e profissões:	Cr\$ 800 000,00

<sup>19</sup> Bazar René, Casa Filipe, etc.

por êste lado, favorecido pela Rio-Bahia, maiores benefícios foram por ela trazidos ao campo industrial.

No início do século, com o cansaço das terras e a depressão econômica provocada pela queda do café, houve verdadeiro êxodo rural no município. Os campos e fazendas foram abandonados e os capitais, que até então eram empregados nas atividades rurais, passaram a ser empregados na cidade.

Embora já existissem algumas fábricas eram de pouca importância e, somente em 1905, é que foi fundada a primeira fábrica de tecidos, com grande capital — a Companhia de Fiação e Tecelagem de Algodão, que aliava à idéia de lucro a vantagem de não existir outra do mesmo gênero nas redondezas.<sup>20</sup>

Sendo bem sucedida esta primeira tentativa, outras foram aparecendo e, hoje em dia, é grande a atividade industrial da cidade, cujo valor da produção em 1952 atingiu a cifra dos Cr\$ 173 000 000,00.<sup>21</sup>

Pelo quadro que se segue podemos avaliar a situação atual das fábricas e compará-la com a do ano de 1911 quando a cidade já se evidenciava importante centro industrial:

1911 <sup>22</sup>	1952 <sup>23</sup>
1 fábrica de tecidos	4 fábricas de fiação e tecelagem
3 de tecidos de malha	1 de algodão hidrófilo
1 serraria	1 usina de açúcar
2 de massas alimentícias	2 de massas alimentícias
2 cerâmicas	1 de balas
1 de moagem de cereais	2 de aguardente
1 de laticínios	3 de pregos
1 de manteiga	1 de azulejos
1 refinaria de açúcar	1 de ladrilhos
2 engenhos de beneficiar café	5 de móveis
1 de cerveja	1 de telhas e tijolos
	4 serrarias
	2 pedreiras
	2 de malas
	2 de beneficiamento de arroz
	2 de beneficiamento de café

O quadro seguinte, pela relação entre o imposto de indústrias e profissões e a receita total do município, mostra o papel desempenhado pelas fábricas na economia municipal<sup>24</sup>:

<sup>20</sup> A indústria de fiação e tecelagem do algodão, em Minas Gerais, desde os tempos coloniais atingira um relativo desenvolvimento em inúmeros teares domésticos nas fazendas, onde a matéria-prima, o algodão, também era encontrado. Com a imigração e o desenvolvimento da cultura do café entraram a aparecer diversas pequenas indústrias principalmente de tecidos, nas cidades do S e SE de Minas. Isto porque o estado apresentava condições propícias ao desenvolvimento destas fábricas tais como a abundância de força hidráulica, distribuição de riqueza privada e espírito de iniciativa.

<sup>21</sup> Dados colhidos na Agência de Estatística da cidade.

<sup>22</sup> JACOB, Rodolph "Minas Gerais no século XX".

<sup>23</sup> Dados colhidos na Agência de Estatística da cidade.

<sup>24</sup> Dados cedidos pela Prefeitura de Cataguases.

ANOS	Receita total Cr\$	Impôsto de indústrias e profissões
1939.....	450 000,00	150 000,00
1942.....	512 000,00	155 000,00
1944.....	550 000,00	178 000,00
1945.....	620 000,00	220 000,00
1946.....	700 000,00	246 000,00
1947.....	1 000 000,00	290 000,00
1948.....	1 533 000,00	700 000,00
1949.....	1 900 000,00	600 000,00
1950.....	1 611 000,00	600 000,00
1951.....	2 490 000,00	612 00,000
1952.....	2 600 000,00	700 000,00
1953.....	2 762 000,00	700 000,00
1954.....	2 917 000,00	800 000,00

No aspecto industrial de Cataguases salientam-se sem dúvida alguma, as fábricas de tecidos, que são verdadeiros baluartes do que a cidade apresenta de moderno, com sua fiação e tecelagem e produção de algodão hidrófilo.<sup>25</sup> Além destas sobressaem as serrarias, principalmente a Serraria e Artefatos de Madeira Peixoto S/A, as fábricas de massas alimentícias e a usina de açúcar com produção de açúcar e aguardente.<sup>26</sup>

Estas fábricas desempenham importante papel em uma região circunvizinha apreciável, pois a maior parte da produção destas fábricas, principalmente as de tecidos, é tóda exportada para diversos estados do Brasil.<sup>27</sup> Devido a isto a Rio-Bahia trouxe benefícios incalculáveis à cidade, pois permite um escoamento rápido da produção, não somente para os estados do sul como também para os do nordeste. Embora a estrada de ferro seja também utilizada por essas fábricas, há preferência marcante pela rodovia, fato assinalado em tôdas as grandes fábricas da cidade. Embora o frete no trem seja em si mais barato que no caminhão, na realidade torna-se mais oneroso por diversos motivos, tais como a necessidade de levar a mercadoria à estação no local de embarque, como do transporte da mercadoria até o seu destino depois do desembarque; pagamento de taxa de armazenagem para a mercadoria quando esta tem necessidade de permanecer no depósito da estação.

Assim, se analisarmos a procedência da matéria-prima, os mercados consumidores e o meio de transporte que predomina nas diversas fábricas, verificaremos a maior utilização da Rio-Bahia.

<sup>25</sup> Companhia Industrial de Cataguases, Companhia Manufatora de Tecidos de Algodão, Indústrias Irmãos Peixoto S/A e a Saco Têxtil Cataguases Ltda.

<sup>26</sup> Tendo sido fomentada a plantação de cana-de-açúcar no município, a produção da usina aumentou muito:

1950 — 20 113 sacos de 60 kg;	1952 — 28 498 sacos de 60 kg
1951 — 27 908 " " " "	1953 — 40 104 " " " "

<sup>27</sup> Os tecidos destas fábricas são remetidos para todos os estados do Brasil, excluindo-se, no momento atual alguns como Mato Grosso, Goiás, Piauí, por dificuldades no transporte. Durante a última guerra mundial a C.I.C. exportava também para os países da América do Sul, principalmente os platinos.

FÁBRICAS	Procedência da matéria-prima	Mercados consumidores	Transporte
Tecidos.....	Minas, Espírito Santo, São Paulo, Alagoas e Ceará	Todos os estados do Brasil, excluindo-se Mato Grosso, Goiás e Piauí	Predomina o caminhão
Algodão hidrófilo.....	Fábricas de tecidos da cidade	Rio e São Paulo	Caminhão
Serraria.....	Governador Valadares	Rio, Bahia e Belo Horizonte	Predomina o caminhão
Massas alimentícias.....	D. Federal, Três Rios, São Paulo, Muriaé, Teófilo Ottoni, Sapucaia, e os distritos de Cataguases.	Diversos municípios de Minas, estado do Rio, Espírito Santo e D. Federal	Predomina o trem, mas o caminhão também é utilizado
Usina de açúcar.....	Fazendas do próprio município	Cataguases, Leopoldina, Muriaé, Caratinga, Governador Valadares e Rio	Predomina o caminhão

Se levarmos em conta que é muito pequeno o movimento de venda das fábricas para a própria cidade,<sup>28</sup> veremos logo o papel importante que as estradas e, principalmente a Rio-Bahia, desempenham para a economia da cidade.

Assim, podemos concluir que se no passado o grande fator do desenvolvimento comercial de Cataguases foi a Estrada de Ferro Leopoldina, no presente, um dos grandes responsáveis pelo raio de ação relativamente grande das fábricas de Cataguases é, sem dúvida alguma, a rodovia Rio-Bahia.

### CONCLUSÕES

Pelo que foi analisado no decorrer do trabalho, podemos chegar às seguintes conclusões:

Se de princípio Cataguases se aproveitou dos vales para o seu crescimento, hoje em dia (êstes não sendo mais suficientes), já não obedece a estas direções e se expande também pelas encostas dos morros que cercam a cidade.

Não foram as condições do sítio, sob alguns aspectos favoráveis, que influíram no progresso apresentado por Cataguases, tanto no passado quanto no presente. O fator posição, em relação à "Zona da Mata" e à proximidade do Distrito Federal, contribuiu muito mais para o desenvolvimento econômico da cidade, se considerarmos os diferentes ciclos econômicos relacionados ao fator comunicações.

Econômicamente vimos que Cataguases foi, no passado, uma grande praça comercial favorecida em muito pela chegada da Estrada de Ferro Leopoldina.

<sup>28</sup> Será interessante acrescentar que embora existam quatro fábricas de tecidos na cidade, na maioria das casas comerciais que negociam com êste artigo, encontramos pouquíssimos tecidos da cidade, enquanto importam muitos do D.F. (das fábricas Bangu, Nova América, etc.); o mesmo se observa com o açúcar — enquanto a usina exporta grande quantidade de açúcar para várias localidades, como vimos, a cidade importa quantidade apreciável de açúcar de Campos.

E, no presente, começa a se salientar pela atividade industrial facilitada, sem dúvida alguma pela abertura da estrada Rio-Bahia.

Embora à primeira vista parecesse que Cataguases havia sofrido muito na sua economia, principalmente no seu comércio, com a chegada da Rio-Bahia na cidade de Leopoldina, isto, na verdade, não aconteceu. Se o comércio sob certos aspectos sofreu, como já vimos, foram inúmeras as vantagens trazidas por esta rodovia, principalmente no campo industrial, acrescentando-se que a sua posição melhorou bastante.

Como conseqüência da industrialização na cidade nota-se um verdadeiro êxodo rural no município. A mão-de-obra das fábricas é, na maioria, procedente do campo; são antigos lavradores que abandonam a zona rural a fim de melhorar o seu padrão de vida, fato assinalado pela Comissão Nacional de Política Agrária, em inquéritos promovidos na cidade.

Podemos acrescentar, a fim de melhor aquilatar esta situação, que o distrito de Cataguases está colocado dentro do estado de Minas Gerais em 25.º lugar quanto à população urbana e suburbana e em 185.º quanto à população rural. Dito isto podemos calcular a importância deste movimento de fuga para a cidade, principalmente nos últimos dez anos. Comparando-se os dados de população de 1940 com os de 1950 avaliamos melhor esta situação:

ANOS	População do município	População do distrito de Cataguases	População urbana e suburbana do distrito
1940.....	29 134	14 615	8 972
1950.....	33 827	20 058	13 142

Apesar do grande progresso industrial por que passa Cataguases, ela enfrenta um problema muito grande, que serve até de barreira para maior expansão do número de fábricas — é o da energia. Embora seja problema comum a todas as fábricas não sofrem, no entanto, com a mesma intensidade. A Companhia Luz e Fôrça de Cataguases-Leopoldina — fornecedora de energia a cerca de 63 localidades pertencentes a 26 municípios desta zona — possui, atualmente, uma capacidade de 15 000 HP entre três usinas hidráulicas (a Usina Maurício no rio Novo, a de Ituerê, no Pomba e a Coronel Domiciano em Muriaé) e uma termoeletrica instalada em Cataguases. A capacidade destas usinas já não é mais suficiente, em virtude do aumento gradual do consumo da região e de Cataguases, principalmente considerando-se o número de fábricas existentes. Embora haja um projeto em andamento para aumentar a capacidade total para 40 000 HP, isto só resolverá a situação por algum tempo, pois muitas fábricas novas estão em vias de inauguração.

Encarando-se as conseqüências desta industrialização de Cataguases observa-se, primeiro, como conseqüência na própria cidade que o padrão de vida da população da classe mais pobre, que é a operária, melhorou.

O investimento de grandes capitais locais na cidade provoca inúmeras melhorias e isto vai animar os portadores de pequenos capitais a também os investirem em Cataguases, fazendo com que esta mais se desenvolva.

E, à medida que Cataguases se vai industrializando com o aparecimento de novas fábricas, toma maior impulso não só no campo econômico como também nas construções, através dos novos bairros que surgem. E, assim, graças principalmente à grande iniciativa particular de capitais locais, é que Cataguases começa aos poucos a apresentar feições diferentes das demais cidades da "Zona da Mata", não só devido à formação de um pequeno parque industrial como também em suas linhas arquitetônicas, o que demonstra, sem dúvida, alto grau de adiantamento.

### BIBLIOGRAFIA

- CARVALHO, Afrânio de — "A Atualidade Mineira". Secretaria da Agricultura, Belo Horizonte, 1929.
- DENIS, Pierre — "Amérique du Sud", tome XV de la "Géographie Universelle" de VIDAL DE LA BLACHE et L. GALLOIS. Paris, 1927.
- GUIMARÃES, Fábio de Macedo Soares — "O Planalto Central e o problema da mudança da capital do Brasil" in "Revista Brasileira de Geografia", ano XI, n.º 4. Pp. 471-536.
- JACOB, Rodolph "Minas Gerais no século XX", vol. I, Rio de Janeiro, 1911.
- MONBEIG, Pierre — "O Estudo Geográfico das Cidades" in "Boletim Geográfico", ano I, n.º 7.
- RESENDE, Artur Vieira e RESENDE, Astolfo Vieira — "Município de Cataguases — Esboço Histórico" — Tipografia da Imprensa Oficial, Cataguases, 1908.
- RUPELLAN, Francis — Notas de aula da F.N.F. sobre o papel das cidades. Rio de Janeiro, 1950 (inédito).
- SIQUEIRA, Edmundo — "Resumo Histórico da The Leopoldina Railway Company Limited". Gráfica Editôra Carioca, Rio de Janeiro, 1938.
- TAUNAY, Afonso E. de — "Pequena História do Café no Brasil". D.N.C. Rio de Janeiro, 1945.
- UBATUBA, Ezequiel — "Na Zona da Mata; das Margens do Pomba às do Paraíba". Imprensa Oficial do Estado de Minas Gerais. Belo Horizonte, 1918.
- Cataguases* — Pasta sobre o município de... do Arq. Cor. do Conselho Nacional de Geografia (artigos de jornais e revistas).
- Cataguases* — Inquéritos realizados pela Comissão Nacional de Política Agrária.
- Cataguases* — Órgão oficial dos poderes municipais, de 1907 a 1954 (jornal publicado todos os domingos).

### RÉSUMÉ

Une analyse de quelques aspects géographiques de la ville de Cataguases, Etat de Minas Gerais, est faite dans cet article.

Dans le premier chapitre, l'auteur déclare que le progrès de Cataguases, tant dans le passé comme dans le présent, n'a pas été influencé par les conditions de situation et de localisation. Le facteur position, en relation à la zone de la Mata (Forêt) et proximité du District Fédéral, a contribué davantage au développement économique de la ville, si l'on considère les différents cycles économiques liés au facteur communication.

Ensuite, dans le chapitre "Origine et évolution", l'auteur analyse aussi le rôle qu'a joué Cataguases dans le passé, alors que cette ville représentait un centre commercial important et la place qu'elle occupe aujourd'hui comme centre industriel d'une certaine importance, tout en établissant un parallèle entre l'influence du chemin de fer Leopoldina et de la route Rio-Bahia construite en 1940.

La ville actuelle est décrite dans le chapitre suivant et la différence entre l'occupation ancienne et récente est mise en évidence. Au commencement, la ville s'est installée sur les terrains plans, mais, aujourd'hui, les constructions se font déjà sur les collines, qui limitaient autrefois l'expansion de la cité. En plus, les maisons neuves sont construites dans le style fonctionnel.

L'auteur étudie ensuite l'importance économique de Cataguases et l'influence économique que la route Rio-Bahia a exercée sur la ville et sur toute la région qui l'entoure, en augmentant la production.

L'analyse de la provenance de la matière première, des marchés de consommation et le moyen de transport utilisé par les fabriques montre une plus grande utilisation de la route.

Finalement, en considérant les conséquences de l'industrialisation de la ville, l'auteur arrive à la conclusion que la vie de la population la plus pauvre, la classe ouvrière, a amélioré considérablement. On observe, aussi, que l'application de grands capitaux ont permis la réalisation de grandes œuvres que ont apporté des énormes bénéfices pour la ville.

## RESUMEN

En este artículo el autor hace análisis de algunos aspectos geográficos de la ciudad de Cataguases, Estado de Minas Gerais.

Estudiando las condiciones de "sitio" y "posición", dice que los factores de sitio, bajo algunos puntos favorables, influyeron en el progreso de Cataguases, en el pasado y presente. La "posición" relativamente a la zona de la Mata y la proximidad del Distrito Federal, concurrió más para el desarrollo económico de la ciudad, si se consideran los diferentes ciclos económicos en relación al factor "comunicaciones".

En el capítulo "Origen y Evolución" se estudia la ciudad en el pasado, como importante centro comercial, y en nuestros días, presentando gran actividad industrial. Se hace entonces un rápido paralelo entre el papel que tuvo la Estrada de Ferro Leopoldina hasta las primeras décadas de este siglo, y el de la carretera Rio-Bahia desde 1940.

Cataguases de hoy es la materia del capítulo siguiente, donde se estudia la diferencia entre la ocupación antigua y la reciente. La ciudad se aprovechó de los terrenos llanos pero actualmente comienza a ocupar las pendientes de los morros que no permitían su expansión. La ocupación reciente se caracteriza por esto y por el estilo funcional de las nuevas construcciones.

En el capítulo "Importancia económica de Cataguases y la carretera Rio-Bahia" se muestra la importancia de esta vía para toda la región alrededor en lo que se refiere al progreso, sobre todo en la producción.

El autor examina las consecuencias de la industrialización de la ciudad y concluye que el padrón de vida de la población, el de la clase más pobre, la clase obrera, mejoró de manera considerable. La aplicación de grandes capitales ha permitido un desarrollo mayor para Cataguases.

## SUMMARY

The present article is intended to analyse some geographical aspects of the city of Cataguases, in the State of Minas Gerais.

In the first chapter, studying the conditions of site and position, the author states that it was the position rather than the site which contributed to the economic development of the city due to the proximity of the so called Zona da Mata (forested area in Minas), if the several economic cycles related to the communication factor are taken into consideration.

After this first chapter, another — "Origin and evolution", deals with the rôle represented by Cataguases in the past, when it was an important commercial center, and nowadays, when it begins to have an important industrial activity; the influences of the Leopoldina railroad until the first decade of the XXth. century and of the Rio-Bahia highway from 1940 onwards are also compared.

Under the title "The city", the author studies the difference between the initial and the recent occupation. The city spreaded primitively on the level tracts but nowadays the adjacent slopes are also being occupied; besides this expansion, the recent occupation is also characterized by the functional character of the new constructions.

In the next chapter — "The economic importance of Cataguases", the author emphasizes the importance of the Rio-Bahia highway to the neighbouring region and the progress it brought to the city, chiefly in what concerns to production in general.

Analysing the precedence of raw materials, the consuming market and the type of transport used, the author concludes that the road attracts the most part of the traffic.

The author studies, then, the consequences of industrialization on the city and concludes that the standard of living of the laborers — the poor part of the population, presents a considerable increase.

It is also noted that large investments of local funds contribute to an ever increasing rate of development of the city.

## ZUSAMMENFASSUNG

Der vorliegende Aufsatz beschäftigt sich mit einigen geographischen Merkmalen der Stadt Cataguases im Staat Minas Gerais.

Im ersten Kapitel untersucht die Verfasserin die Bedingungen, die in der Vergangenheit sowohl wie heute zum Gedeihen dieser Stadt beigetragen haben. Sie stellt fest, dass es weniger die allgemeine Lage der Stadt war, die den Aufschwung veranlasste, als vielmehr die Beziehungen zur Waldzone und die Nähe der Bundeshauptstadt sowohl wie die günstigen Verkehrsbedingungen.

Danach analysiert die Verfasserin in dem Abschnitt "Ursprung und Entwicklung" die Rolle von Cataguases in der Vergangenheit, als die Stadt begann, sich zu einem grossen Handelsplatz zu entwickeln und als sie eine grössere industrielle Tätigkeit zu entfalten anfang. Sie zeigt, dass diese Entwicklung eine Parallele ist zu der Rolle, die zunächst, in den ersten Dekaden dieses Jahrhunderts, die Leopoldina-Bahn spielte, deren Bedeutung von 1940 auf die Autostrasse Rio-Bahia überging.

Die Stadt von heute ist das Thema des folgenden Kapitels, in dem die Verfasserin die Unterschiede im alten und neuen Wachstum der Stadt hervorhebt. Anfangs wuchs die Stadt nur innerhalb des ebenen Gebiets, aber heute beginnt sie auf die Hänge der Hügel hinaufzuwachsen, die bis vor kurzem die Ausdehnung der Stadt begrenzen. Abgesehen davon, dass die neuen Stadtviertel sich die Hänge hinaufziehen, unterscheiden sie sich auch durch den sachlichen Stil ihrer Gebäude.

Im folgenden Kapitel "Die wirtschaftliche Bedeutung von Cataguases und die Strasse Rio-Bahia" betont die Verfasserin den hohen Wert, den diese Strasse für die ganze Umgebung besitzt, und die sich für die Stadt besonders hinsichtlich des Wachstums ihrer Produktion auswirkte.

Es folgen mehr ins Einzelne gehende Untersuchungen und Mitteilungen über die Herkunft des Rohmaterials, über Verbrauchsmärkte und über die Verkehrsmittel, aus denen die Bedeutung der Strasse ersichtlich wird.

Zum Schluss betrachtet die Verfasserin die Folgen der Industrialisierung der Stadt. Sie zeigt, wie sich der Lebensstandard der einfachsten Bevölkerungsschicht, des Arbeiters, erheblich gehoben hat. Bemerkenswert ist ferner, dass sich die grossen Kapitalien, die in den örtlichen Fabriken angelegt sind, auch auf die Schaffung der städtischen Wohlfahrtseinrichtungen günstig ausgewirkt haben, wodurch eine noch bessere Entwicklung der Stadt möglich wird.

## RESUMO

Ĉi tiu artikolo, kiel la titolo indikas, analizas kelkajn geografiajn aspektojn de urbo Cataguases, en Minas Gerais.

En la unua ĉapitro la aŭtorino, studante la kondiĉojn de loko kaj pozicio, diras, ke ne la kondiĉoj de la loko, favoraj en kelkaj punktoj, influis al la progreso prezentata de Cataguases, tiel en la pasinteco kiel en la estanteco. La faktoro pozicio, rilate al la zono de *Mata* kaj la proksimeco de la Federacia Distrikto, kunefikis multe pli al la ekonomia disvolviĝo de la urbo, se oni konsideros la diversajn ciklojn ekonomiajn rilatantajn kun la faktoro komunikiloj.

Poste en "Deveno kaj Evoluo" ŝi analizas ankaŭ la rolon de Cataguases en la pasinteco, kiam ĝi distingiĝis kiel granda komercejo, kaj tiun de la estanteco, kiam ĝi komencas prezenti gravan industrian aktivecon; kaj ŝi skizas mallongan komparon inter la rolo, kiun la fervojo Leopoldina ludis ĝis la unuaj jardekoj de ĉi tiu jarcento kun tiu de la ŝoseo Rio—Bahia de 1940 nunen.

"La Nuna Urbo" estas la temo de la sekvanta ĉapitro, kie la aŭtorino ebfokusigas la diferencojn inter la malnova kaj la nova okupadoj. Komence la urbo utiligis la ebenajn terpecojn, sed hodiaŭe ekokupas la deklivojn de la montetoj, kiuj ĝis nelonge limigis la disvolviĝon de la urbo. Krom per tiu disvolviĝo sur la montetoj la freŝdata okupado karakteriziĝas ankaŭ de la funkcia stilo de la novaj konstruaĵoj.

En la sekvanta ĉapitro "La ekonomia graveco de Cataguases kaj la ŝoseo Rio—Bahia" la aŭtorino reliefigas la gravecon, kiun tiu ŝoseo havas en la tuta najbara regiono kaj la grandan progreson, kiun ĝi alportis al la studata urbo, precipe en la kampo de la produktado.

Analizante la devenon de la krudaĵo, la konsumantaj komercejoj kaj la transportilon, kiu superregas en la diversaj fabrikejoj, oni konstatas la plej grandan utiligon de la ŝoseo.

Fine, konsiderante la konsekvencojn de la industriigo de la urbo, ŝi konkludas, ke la vivnormo de la loĝantaro el la plej malriĉa klaso, la laborista, pliboniĝis rimarkinde. Oni rimarkas ankaŭ, ke la investo de grandaj lokaj kapitaloj servas kiel altiro al plibonigoj de la urbo, obligante pli grandan disvolviĝon al Cataguases.