

UNIVERSIDADE FEDERAL DE JUIZ DE FORA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS
BACHARELADO INTERDISCIPLINAR EM CIÊNCIAS HUMANAS

Guilherme Soares Rodrigues

ALÉM PARAÍBA E JUIZ DE FORA: ASPECTOS DE ATRATIVIDADE INTERMUNICIPAL

Artigo apresentado ao Bacharelado Interdisciplinar em Ciências Humanas, da Universidade Federal de Juiz de Fora, como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel (Trabalho de Conclusão de Curso).

Orientadora: Prof.^a Dra. Adriana Mota Barbosa.

Juiz de Fora
2016

**DECLARAÇÃO DE AUTORIA PRÓPRIA E
AUTORIZAÇÃO DE PUBLICAÇÃO**

Eu, **GUILHERME SOARES RODRIGUES**, portador do documento de identidade nº MG 15.294.005 e CPF nº 111.376.316-78, acadêmico do Curso de Graduação Bacharelado Interdisciplinar em Ciências Humanas, da Universidade Federal de Juiz de Fora, regularmente matriculado sob o número 201072047A, declaro que sou autor do Trabalho de Conclusão de Curso intitulado, **ALÉM PARAÍBA E JUIZ DE FORA: ASPECTOS DE ATRATIVIDADE INTERMUNICIPAL**, desenvolvido durante o período de 04/04/2016 a 05/08/2016 sob a orientação da Profa. Dra. ADRIANA MOTA BARBOSA, ora entregue à UNIVERSIDADE FEDERAL DE JUIZ DE FORA (UFJF) como requisito parcial à obtenção do grau de Bacharel, e que o mesmo foi por mim elaborado e integralmente redigido, não tendo sido copiado ou extraído, seja parcial ou integralmente, de forma ilícita de nenhuma fonte além daquelas públicas consultadas e corretamente referenciadas ao longo do trabalho ou daquelas cujos dados resultaram de investigações empíricas por mim realizadas para fins de produção deste trabalho.

Assim, firmo a presente declaração, demonstrando minha plena consciência dos seus efeitos civis, penais e administrativos, e assumindo total responsabilidade caso se configure o crime de plágio ou violação aos direitos autorais.

Desta forma, na qualidade de titular dos direitos de autor, autorizo a Universidade Federal de Juiz de Fora a publicar, durante tempo indeterminado, o texto integral da obra acima citada, para fins de leitura, impressão e/ou download, a título de divulgação do curso de Bacharelado Interdisciplinar em Ciências Humanas e ou da produção científica brasileira, a partir desta data.

Por ser verdade, firmo a presente.

Juiz de Fora, 05 de agosto de 2016.

GUILHERME SOARES RODRIGUES

ALÉM PARAÍBA E JUIZ DE FORA: ASPECTOS DE ATRATIVIDADE INTERMUNICIPAL

ALÉM PARAÍBA AND JUIZ DE FORA: ASPECTS OF ATTRACTIVENESS BETWEEN CITIES

Guilherme Soares Rodrigues¹

RESUMO

O presente estudo tem por objetivo analisar as relações de influência entre os municípios de Juiz de Fora e Além Paraíba, na Zona da Mata Mineira, sob o ponto de vista da atratividade que a primeira exerce sobre a segunda. Para tal fim, foi levado em consideração o *status* de Capital Regional de Juiz de Fora e seu poder de atração às localidades do entorno, lançando foco sob Além Paraíba. Assim, através de um levantamento, foi apurado que a busca por melhores empregos ou por qualidade de ensino, além da atratividade turística, ou necessidades de saúde são os principais elementos responsáveis pela atuação de Juiz de Fora enquanto município polarizador. Além disso, destaca-se a importância do aparelho rodoviário como componente essencial para tal arrolamento. Sucintamente, os postulados de Cardoso, a respeito das integrações sociais pertinentes e este trabalho; Palhares, que pondera sobre o transporte e sua proeminência; Amorim, que traz levantamentos que envolvem as regiões em pesquisa, entre outros, corroboram para a composição desta investigação.

PALAVRAS-CHAVE: Acessibilidade. Mobilidade. Turismo. Atratividade.

ABSTRACT

This review aims to analyze the relations of influence between Juiz de Fora and Além Paraíba, in Zona da Mata Mineira, under the attractiveness point of view that the former has on the latter. To this end, it has taken into account the *status* of Regional Capital of Juiz de Fora and its appeal to surrounding locations, casting focus in Além Paraíba. Thus, through a survey, it was found that the search for better jobs or quality education, as well as tourist attractiveness, or health needs are the main elements responsible for Juiz de Fora acting as polarizing city. Furthermore, it highlights the importance of the highway equipment as an essential component for such enrollment. Succinctly, Cardoso's postulates, about the social integration that are relevant to this work; Palhares, who ponders transport and its prominence; Amorim, who brings surveys involving the regions in research; among others, corroborate to the composition of this investigation.

KEYWORDS: Accessibility. Mobility. Tourism. Attractiveness

1. INTRODUÇÃO

A partir dos anos 1950, a abertura da economia brasileira ao capital internacional estimulou a instalação de multinacionais no país, a modernização da planta industrial, a incorporação dos processos taylorista e fordista na organização do trabalho e a adoção de um sistema ocupacional muito mais complexo, que demandava recursos humanos para preencherem estas categorias, cada vez mais hierarquizadas. Paralelamente, o país vivenciou a expropriação do homem do campo devido à mecanização e concentração fundiária e, conseqüentemente, inchaço urbano nos grandes centros que cresceram às margens de um planejamento urbano efetivo.

Nesse contexto de industrialização tardia, a difusão do desenvolvimento ocorreu de forma desequilibrada, com salários deteriorados que comprometiam um acesso mais ampliado ao consumo coletivo. Concomitantemente, esse cenário fortaleceu as disputas sociais, sobretudo no espaço urbano, no qual a exclusão social, "manifesta a segregação, o abandono e até mesmo a negação de estratos sociais, que, em certa medida, sustentam a reprodução e a continuidade do processo de acumulação capitalista" (CARDOSO, 2007, p.17).

Cardoso (2007, p.17) reporta-se à Axhausen e Schönfelder para destacar que as desigualdades sociais podem ser agravadas pela manutenção de condições inadequadas de acesso aos meios e equipamentos de consumo coletivo. Particularmente, os autores reforçam o sistema de transportes como um elemento importante na ampliação ou na mitigação destas situações. Isso se torna ainda mais relevante no cenário atual em que

¹ Graduando em Ciências Humanas pela Universidade Federal de Juiz de Fora – UFJF. E-mail: guilherme_soares15@hotmail.com. Artigo apresentado ao Bacharelado Interdisciplinar em Ciências Humanas como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel. Orientadora: Prof. Dra. Adriana Mota Barbosa.

urbanização e transportes se mostram intrinsecamente relacionados, quer nos aspectos da dinâmica intraurbana, principalmente nos maiores centros, como também nos aspectos interurbanos. No primeiro caso, a especulação imobiliária e o custo das moradias, ao lado dos congestionamentos das vias e a precariedade do transporte urbano representam longas jornadas diárias entre a casa e o trabalho e/ou estudo. Na segunda conjuntura, a questão dos transportes adquire centralidade na polarização entre os grandes e médios centros regionais e os municípios polarizados.

Nesse sentido, os transportes e sua configuração no território podem possibilitar diversos arranjos na dinâmica de atratividade e polarização intermunicipal e funcionariam simultaneamente, como causa e consequência desse processo. Isso significa dizer que um dado município pode estabelecer diversas relações com a região circunvizinha, no âmbito intra ou intermunicipal e que tais processos são decorrentes, em grande parte, da estrutura de transportes disponível. Ao mesmo tempo, a melhor oferta de equipamentos de transportes e ligação entre os municípios pode ser fruto da maior demanda gerada por elementos de atratividade municipal.

Este artigo pretende discutir a significância da atratividade intermunicipal Além Paraíba/Juiz de Fora. Evidentemente, essa escolha temática não encerra todas as possibilidades de relações intermunicipais vivenciadas pelos dois municípios na região em que estão inseridos. Esta análise aborda, por assim dizer, um estudo de caso. Para isso, inicialmente, discute o transporte intermunicipal Além Paraíba/Juiz de Fora, enquanto equipamento de consumo coletivo capaz de ampliar ou amenizar as situações de desigualdades sociais decorrentes do processo de urbanização brasileiro. O exame dos conceitos de acessibilidade e mobilidade, à luz do turismo, encerra a primeira parte do artigo.

A segunda seção procura traçar um breve histórico em relação aos municípios supracitados, na tentativa de levantar elementos explicativos das diferenças de concentração de fatores atrativos. A investigação desses aspectos na contemporaneidade é objeto da terceira e última parte do artigo, com ênfase nas perspectivas trazidas pelo ensino superior e pelo turismo, particularmente relacionado a compras e eventos.

2. ALÉM PARAÍBA/JUIZ DE FORA: UMA “BOA VIAGEM” RODOVIÁRIA?

A discussão acerca das problemáticas que envolvem os transportes demanda, inicialmente, o esforço de conceituação do que vêm a ser acessibilidade e mobilidade², isso porque envolvem controvérsias por serem amplamente usadas em várias ciências, correspondendo a inúmeras possibilidades na condição de elemento explicativo em situações variadas. Ao mesmo tempo, tais fatos favorecem a descaracterização do conceito de acessibilidade, particularmente na sua aplicação como sinônimo de mobilidade, tal como explicam Ulysséa Neto e Silva (apud CARDOSO, 2007, p.18-19)

no que tange à conceituação, e respectivas medidas, de acessibilidade e de mobilidade, principalmente quando estas medidas relacionam-se apenas à questão da facilidade ou impedância nos deslocamentos. Nesta situação interpreta-se a acessibilidade como um atributo dependente unicamente do sistema de transporte sem considerar o grau de atração das oportunidades oferecidas nas potenciais zonas de destino, ficando mesclados os conceitos de mobilidade e acessibilidade.

Na tentativa de esclarecer esse imbróglio, recorre-se à explicação de Cardoso (2007, p.18-19), pautada em Jones que relaciona acessibilidade com a oportunidade que um indivíduo possui para participar de uma determinada atividade, em uma dada localidade, através do sistema de transporte e pelo uso do solo que (supostamente?) permitiriam a participação de diversos tipos de pessoas. Desta forma, o conceito de mobilidade é entendido como a capacidade de um indivíduo de se deslocar e depende da performance do sistema de transporte, quanto à sua aptidão de interligar locais espacialmente distintos. Também requer as características do indivíduo, associadas ao seu grau de inserção perante o sistema de transporte e das suas necessidades (CARDOSO, 2007, p.18-19).

Assim, o conceito de mobilidade estaria mais vinculado à capacidade estrutural de ligação entre duas localidades. No caso do objeto deste artigo, essa seria representada pelas vias de ligação Além Paraíba/Juiz de Fora. Por outro lado, a acessibilidade significaria a materialização da polarização exercida por Juiz de Fora ao

² Na tese de Cardoso (2007) há uma ampla discussão teórica acerca dos conceitos de acessibilidade e mobilidade. Devido aos propósitos deste artigo, optou-se por apresentar apenas os autores que tratam desta questão sob o vértice de maior poder explicativo nas temáticas aqui abordadas.

município de Além Paraíba, por exemplo, por meio de vagas na Universidade Federal de Juiz de Fora ou oferta de leitos hospitalares.

Toda a problemática que envolve o debate em torno da mobilidade e acessibilidade permite uma diversidade de olhares, ainda que dentro do conjunto de Ciências Humanas. Este trabalho, como apontado na introdução, elege a contribuição do turismo para o debate da mobilidade e acessibilidade.

Procura-se, na presente pesquisa, encarar o turismo como fenômeno social marcado por complexas ramificações e que tem como princípio proporcionar o desenvolvimento econômico e populacional. A partir desta visão, garante-se, aliando esses princípios à democratização da distribuição de renda e ao incentivo crescente ao desenvolvimento dos setores da economia, a salvaguarda dos patrimônios natural e cultural, o aperfeiçoamento da infraestrutura local, e a promoção de intercâmbios entre o local visitado e os turistas.

Nos termos do IBGE (2009, p. 6), o turismo, como atividade econômica, é definido a partir da perspectiva da demanda, ou seja, como resultado do consumo dos visitantes. Trazendo para o campo das ciências do turismo, para que se realize uma viagem turística, é necessário que se lance mão de meios de transportes que viabilizem o deslocamento. Desta maneira, os modais de transporte utilizados no Brasil, quais sejam, aeroviário, hidroviário, ferroviário e rodoviário, assumem um papel de grande relevância no que diz respeito às operações de trânsito de pessoas. No caso das modalidades não terrestres, mais especificamente a variedade aérea, têm-se os voos comerciais, fretados, voos panorâmicos de avião ou helicóptero. Já o turismo marítimo e fluvial inclui viagens em cruzeiros ou embarcações de pequeno e médio porte em rios navegáveis e, ainda, o uso de barcas. Nas modalidades terrestres, as linhas férreas abarcam trens intermunicipais, metrô, bondes e trens turísticos. Finalmente, o transporte rodoviário, mais usado em território nacional, engloba desde o aluguel de veículos (particulares ou ônibus de fretamento), veículos recreacionais (*trailers, motor-homes*), veículos próprios, táxis, vans e empresas de ônibus (PALHARES et. al., 2013).

Um estudo do IBGE a respeito da economia do turismo em 2009, com dados majoritariamente econômicos, destaca o transporte como grande participação na geração de capital bruto e no número de postos de trabalho ocupados. Ao mesmo tempo, um dos setores do turismo com a menor média de remuneração em termos de rendimentos. As estatísticas apontam que, em 2009, as Atividades Características do Turismo (ACTs) produziram R\$ 213,3 bilhões em valores brutos; desses, 16,3% foram gerados pelos transportes rodoviários, que ocupam a 2ª posição, atrás apenas das atividades alimentícias. Em termos de postos de trabalho, as ACTs são responsáveis por 5,9 milhões de ocupações, e o setor de transportes aparece, mais uma vez, na 2ª colocação, com 17,9% do universo detalhado anteriormente (mais de 1 milhão de ocupações). Entretanto, inversamente proporcional está a média de remunerações geradas por Atividades Características do Turismo: neste caso, o transporte rodoviário surge na penúltima posição, como a segunda pior atividade, em termos de rendimentos (salários e outras remunerações) (IBGE, 2009).

A referida pesquisa classifica o transporte rodoviário de passageiros como sendo um produto característico e específico do turismo, ou seja, são aqueles elementos "que deixariam de existir em quantidade significativa ou para os quais o nível de consumo seria sensivelmente diminuído em caso de ausência de visitantes" (IBGE, 2009, p. 9). Dessa maneira, este setor se destaca como primordial para o desenvolvimento turístico de variadas regiões.

No que diz respeito ao Turismo, o transporte rodoviário é o meio mais utilizado no Brasil (PALHARES et. al., 2013, p. 208), e diferentemente de alguns países, o ônibus, é o principal modo de transporte no deslocamento de viagens turísticas.

49,6% das viagens eram efetuadas em ônibus convencionais e 6,1% em ônibus de excursão. Com isso, não só este modo de transporte é o mais importante nas viagens domésticas, mas também chega a representar mais da metade do total (55,7%) (PALHARES, 2002, p. 208).

Os serviços de ônibus que têm a finalidade de bens turísticos podem ser divididos em dois tipos: regulares e de fretamento. O transporte regular é operado com linhas e horários predeterminados e com saídas previstas independentemente da quantidade de passageiros. Já os fretados são um tipo de transporte privado, que pode ser dividido em mais dois tipos, o fretamento fechado, que ocorre quando ônibus são alugados por grupo de pessoas e o fretamento aberto ocorre quando uma empresa aluga ônibus e vende pacotes turísticos para viajantes. (PALHARES, 2002, p. 206)

Palhares (2002, p. 207) define algumas vantagens oferecidas pelos ônibus nos âmbitos rodoviário e turístico, qual seja a praticidade de seguir um roteiro de viagem planejado pelo locatário, garantindo maior flexibilidade que outros meios; contar com motorista próprio, o que propicia conforto e diminui a preocupação dos

viajantes, que podem relaxar, dormir, assistir a filmes e não se aborrecer com trânsito ou eventuais problemas com o carro; promover maior sociabilidade, uma vez que turistas, em excursão, têm a chance de criar ou estender seus círculos de amizade; economia, já que a viagem de ônibus diminui gastos com pedágios, problemas mecânicos ou combustível; proteção ao meio ambiente, posto que um único veículo pode transportar dezenas de pessoas e, para que o mesmo número de passageiros seja levado por carros, seriam necessários muitos automóveis. Por isso, o uso de ônibus também pode ser determinante para diminuir problemas no tráfego.

Como dito, o foco deste trabalho é o setor rodoviário de transportes, mais especificamente, a companhia Viação Progresso, responsável, nesse caso, por fazer a ligação entre os municípios de Além Paraíba/Juiz de Fora. Nos dias de hoje, o transporte rodoviário intermunicipal em Minas Gerais é responsável por levar e trazer milhares de pessoas diariamente para trabalhar, visitar familiares e amigos ou para conhecerem e explorarem as belezas e segredos dos mais de 800 municípios mineiros. Apesar do sistema viário, ser utilizado por tantas pessoas, o estado das estradas, bem como sua manutenção não reflete a grande demanda que faz uso das rodovias que cortam Minas Gerais. Isso se comprova pelo grande número de acidentes, muitas vezes fatais.

Com o intuito de minimizar essa situação, o Poder Público adotou nos últimos anos, um programa de privatização rodoviária. Atualmente, cerca de dez mil km de rodovias do Brasil estão cedidos à iniciativa privada. Apesar de ser uma empreendimento factível de críticas de diversas ordens, sobretudo quanto ao custo/benefício aos usuários das taxas de pedágio, é fato que nessas rodovias foram criados ponto de descanso, boa parte da pista é dupla, o asfalto é melhor conservado e o socorro mais rápido. O contrato de concessão da empresa privada, responsável pelo trecho da rodovia, dura, normalmente, 25 anos e, nesse período, a empresa precisa oferecer melhorias na manutenção da pista e segurança (BRASIL, 2016).

Fundada em outubro de 1995, a Companhia de Concessão Rodoviária Juiz de Fora-Rio (CONCER) deu início no ano seguinte à operação da BR040. No presente momento, a CONCER administra 180,4 quilômetros da rodovia, no trecho em que se delimitam os estados do Rio de Janeiro e Minas Gerais, seu intervalo de concessão passa através de três cidades mineiras e seis fluminenses. Seu início dá-se em Juiz de Fora, passando por Matias Barbosa e Simão Pereira, localizadas no estado de Minas, e ainda passa por Comendador Levy Gasparian, Três Rios, Areal, Petrópolis, Duque de Caxias e Rio de Janeiro. Portanto, o trajeto Além Paraíba/Juiz de Fora através da BR-040 está sob concessão da CONCER, inclusive contendo uma praça de pedágio no percurso em questão. Uma das principais melhorias apresentadas pela CONCER foi a ampliação da pista na baixada fluminense e a duplicação no trecho entre Matias Barbosa e Juiz de Fora (CONCER, 2016).

Embora a precariedade das estradas não seja uma prerrogativa mineira, no caso de Minas Gerais ocorre uma particularidade quanto ao perfil das empresas que oferecem o serviço de transporte rodoviário de passageiros. O que se nota, principalmente para destinos localizados no interior, é que não há disputa empresarial e, com isso, o transporte é ofertado por apenas uma corporação. Fiel às leis da economia, livres de concorrência estas companhias não se preocupam com a qualidade do serviço ofertado. Isso repercute também no reduzido quadro de horários das empresas rodoviárias de transportes de passageiros, e na adoção de percursos muitas vezes mais prolongados, com intuito de angariarem mais clientes em municípios vizinhos e ampliarem seus lucros.

Portanto, cabe indagar, inicialmente, nesse artigo se a premissa da mobilidade através dos meios físicos de ligação Além Paraíba/Juiz de Fora favorecem a acessibilidade aos diversos elementos da atratividade juizforana.

A distância entre o município de Além Paraíba e o de Juiz de Fora é de 121 km, via BR 040; 138 km, caso o trajeto use a BR 116 e BR 267, percursos previstos para cerca de duas horas de viagem. Existe ainda um caminho alternativo que utiliza uma via vicinal, a Rodovia Alcides Costa e a BR 267 que embora seja mais curto, com 111 km, representa um aumento no tempo médio de viagem estimado em mais 40 minutos.

Um levantamento realizado em junho de 2015, com alemparaibanos usuários do sistema de transporte rodoviário Juiz de Fora/Além Paraíba apontou que todos haviam migrado³ de Além Paraíba para Juiz de Fora. Desses migrantes, 60% foram motivados por oportunidades de trabalho e estudo, e o restante foi atraído pela oferta de instituições de ensino médio e superior. Os passageiros em questão indicaram possuir o ensino médio/técnico ou superior e declararam, ainda, que recorrem ao referido sistema numa frequência quinzenal

³ Conceito de migrante adotado nesse artigo segue a proposição de Carvalho e Rigotti (1998 apud BARBOSA, 2013, p. 89) e corresponde aos movimentos realizados por indivíduos que geram mudanças permanentes de residências entre unidades espaciais pré-definidas. Nessa lógica, a denominação “migração pendular” incorre em equívoco por definição.

(20%), a cada vinte dias (20%) ou esporadicamente (60%) e, em todos os casos, as questões familiares são as motivadoras do traslado. Os respondentes criticaram a qualidade de manutenção das poltronas, a limpeza do veículo e a higienização do banheiro. O aspecto problemático mais criticado foi o reduzido quadro de horários⁴ que força, muitas vezes, o cliente valer-se de baldeações no município de Três Rios/RJ como uma forma alternativa. Apenas 20% dos usuários não indicou qualquer problema e se mostrou satisfeito com o serviço oferecido.

Parafrazeando o título que abre esta seção, pode-se afirmar que não se trata de uma viagem exatamente “boa”, devido aos problemas apresentados pelos usuários do sistema público de transportes rodoviário, e ainda ao questionar-se o custo benefício de um trajeto percorrido de ônibus que corresponde ao dobro do tempo estimado ao percurso linear entre os municípios sem escalas ou baldeações. Por outro lado, quando se considera o trajeto em questão, percorrido via veículo particular, depara-se com a questão do custo adicional do pedágio para uma distância rodoviária de cerca de cem quilômetros. A opção pelo transporte coletivo, de acordo com o levantamento feito com os usuários do sistema de transporte rodoviário Juiz de Fora/Além Paraíba, indicou vários aspectos que colocam em cheque a qualidade do serviço prestado. Contudo, a pesquisa demonstrou uma atratividade juizforana quanto ao ensino e às oportunidades também de trabalho que existem na cidade.

Compete, agora, investigar os elementos que dão suporte à referida atratividade exercida por Juiz de Fora. Antes, porém, indagar quais as causas da polarização citada em um breve reporte histórico dos municípios em questão.

3. ALÉM PARAÍBA E JUIZ DE FORA: HISTÓRIAS CONECTADAS?

Além Paraíba é um município localizado na Zona da Mata de Minas Gerais, na divisa com o estado do Rio de Janeiro. Segundo Censo Demográfico realizado em 2010 pelo IBGE, o município tem uma população residente de 34.349 habitantes. O território em que hoje está localizado foi antes habitado por índios, da tribo Puris, Cropós e Croatos.

A colonização da localidade foi dificultada pela extensa mata e por fazer parte do terreno interdito à exploração, chamadas Áreas Proibidas, que eram meio de impedir o contrabando de ouro das “minas gerais”. Alguns caminhos cruzavam os territórios em que atualmente se localizam os municípios de Além Paraíba, Santo Antônio do Aventureiro, Estrela Dalva, Pirapetinga e Volta Grande (IBGE 2016).

Amorim (2010, p.222) refere-se à fase de expansão ferroviária na região, com a concessionária Estrada de Ferro Leopoldina, que seguiu as frentes de expansão da lavoura cafeeira. “Seu primeiro trecho partia de Porto Novo do Cunha, hoje Além Paraíba [...] onde, em 1871, havia chegado a Estrada de Ferro D. Pedro II”.

No ano de 1784, o Governador de Minas, Dom Luiz da Cunha Menezes, requisitou que uma equipe fizesse um inventário geográfico da região, tendo em vista avaliar parte do potencial de minerais preciosos, rios, montanhas e caminhos existentes, além de abrir novas estradas. O Regimento foi se instaurando ao longo das estradas que construíram às margens do Rio Paraíba do Sul, em direção ao Registro de Paraibuna e ao Porto de Menezes, região onde hoje estão localizados os municípios de Matias Barbosa e Juiz de Fora (IBGE, 2016).

Por volta de 1818, criou-se o povoado de Porto Novo do Cunha com a chegada do padre Miguel Antônio de Paiva, que construiu a primeira capela, em torno da qual se formou o núcleo de habitações que viria a constituir o município de Além Paraíba. Com a chegada da Estrada de Ferro Central do Brasil e da Estrada de Ferro Leopoldina, houve novo impulso ao núcleo, criando empregos e intensificando as relações comerciais. Com esse estímulo, em 1890, a cidade em pleno crescimento recebeu a linha de bondes, que colocou Além Paraíba entre as primeiras cidades brasileiras a utilizar esse meio de transporte. A partir do início do século XX, a economia municipal apoiou-se no desenvolvimento da indústria, o que contribuiu para ampliar o comércio local (IBGE, 2016).

Na mesma região da Zona da Mata mineira, Juiz de Fora está localizada, a sudeste da capital do estado, Belo Horizonte, a uma distância de 283 km, através da BR 040. Segundo Censo realizado em 2010 pelo IBGE sua população foi contada em 516.247 habitantes. Os relatos históricos indicam que, em torno do ano de 1703, foi criado o Caminho Novo, esta nova estrada ligava a região das minas próximo ao atual município de Ouro Preto ao Rio de Janeiro, que tornou mais fácil o controle das barreiras onde se pagavam direitos sobre o

⁴ De acordo com a empresa que presta o serviço de transporte rodoviário no trecho de Juiz de Fora/Além Paraíba há apenas dois horários diários de segunda a quinta-feira e aos sábados (13h e 19h30) e nos demais dias é ofertado mais um horário à noite. A duração estimada da viagem é de três horas e meia e o custo atual da passagem é R\$29,48 (VIAÇÃO PROGRESSO, 2016).

ouro e os diamantes vindos da região mineradora (PMMB, 2010). O Caminho Novo passava pela Zona da Mata Mineira e possibilitou a maior circulação de pessoas pela região, que antes, era formada de mata fechada, habitada por poucos índios das tribos Coroados e Puris. No caminho, surgiram diversos postos de fiscalização de ouro, como foi o caso de Além Paraíba; outros povoados foram surgindo em função de hospedarias e armazéns, como o Santo Antônio do Paraibuna, que daria origem depois à cidade de Juiz de Fora. Portanto, já nessa época pretérita, a relação entre os atuais municípios de Além Paraíba e Juiz de Fora vinculava-se ao ciclo do ouro: a primeira enquanto posto de fiscalização e pesagem, a segunda como ponto de apoio logístico à atividade mineradora.

Segundo o IBGE (2016), naquela época, o Império passaria a distribuir terras na região, para pessoas de origem nobre, o que veio a facilitar o povoamento e a formação de algumas fazendas as quais, mais tarde, especializar-se-iam na produção de café. No ano de 1853, a Vila de Santo Antônio do Paraibuna foi elevada à categoria de cidade e, no ano de 1865, ganhou o nome de cidade do Juiz de Fora. O nome Juiz de Fora gera muitas dúvidas quanto a sua origem. Na verdade, o Juiz de Fora era um magistrado, do tempo colonial, nomeado pela Coroa Portuguesa, para atuar onde não havia Juiz de Direito. Alguns estudos apontam que um “Juiz de Fora” esteve de passagem na região e hospedou-se por algum tempo numa fazenda e, mais tarde, próximo a ela, surgiria o povoado de Santo Antônio do Paraibuna.

Giovanini (2006, p.148-150) recorda que em 1876 a quase totalidade dos municípios que compunham a Zona da Mata Mineira, tinha sua economia voltada para a lavoura cafeeira e pautada na mão de obra escrava. Contudo, tal fato não se mostrou um empecilho após a publicação da Lei Áurea que não teve impactos econômicos profundos, pois a carência de mão de obra foi sanada com a oferta de postos de trabalho a preços bem mais elevados que atraíram a migração interna. Tal procedimento difere de outras regiões do país que tiveram a estrutura agrária modificada por parcelamento de terras e pela adoção de parceria com colonos imigrantes. A exceção teria ocorrido em Juiz de Fora com artífices alemães para a construção da estrada União Indústria, desde meados da década de 1850 e a fundação da Colônia Agrícola D. Pedro II, formada praticamente somente por germânicos (GIOVANINI, 2006, p.162).

O final do século XIX consolidou Juiz de Fora como entreposto comercial da Zona da Mata em função da localização das oficinas e da sede administrativa da União e Indústria, que coletava todo o café produzido na Zona da Mata e o transportava até Petrópolis. Paralelamente, a cidade (GIROLETTI apud GIOVANINI, 2006, p.162) concentrava as importações de bens de consumo vindos do Rio e abastecia a Zona da Mata com a revenda desses produtos.

A centralidade da dinâmica cafeeira em Juiz de Fora favoreceu para que, a partir da década de 1870, os empreendimentos industriais, particularmente o setor têxtil, passassem a representar um importante papel econômico, sobretudo nas primeiras décadas do século XX. Giovanini (2006, p. 169-170) apresenta as informações trazidas por Iglesias, para destacar que o café também fomenta o surgimento de um setor bancário local, cuja concentração espacial em Juiz de Fora era decorrência direta da presença da estrada União Indústria e da cultura cafeeira. Segundo os autores, em 1887 instalou-se em Juiz de Fora o Banco Territorial e Mercantil de Minas. Dois anos depois, foi a vez do Banco do Crédito Real de Minas Gerais entrar em funcionamento na cidade (IGLESIAS apud GIOVANINI, 2006, p. 169-170). Giovanini reforçou que

Apesar de serem inicialmente destinados ao atendimento exclusivo da lavoura, esses bancos disponibilizam crédito de maneira simplificada em relação aos seus congêneres no Rio de Janeiro, até pelos **vínculos estabelecidos com a elite local**. O Banco de Crédito Real, após a autorização para concessão de crédito a outros setores, em 1898, foi **financiador de importantes projetos industriais na cidade** (GIOVANINI, 2006, p.170, grifos nossos).

A elite local empenhava-se em fazer de Juiz de fora a “Manchester Mineira” e, além da logística de transportes implantada para a cultura cafeeira e da mão de obra qualificada que havia se instalado no município para apoio à construção da União Indústria, passou a contar com os financiamentos e operações das duas importantes instituições bancárias.

Nesse contexto, ressaltam-se os investimentos de alguma forma ligados a Bernardo Mascarenhas: a Tecelagem Bernardo Mascarenhas e a Cia. Mineira de Eletricidade e a primeira hidrelétrica da história do Brasil. Sua criação tinha a intenção primeira de fornecer energia para a Tecelagem e para a iluminação pública da cidade, antes feita a gás. Depois de um início repleto de problemas em 1889, a companhia conseguiu alguma estabilidade no fornecimento, propiciando o uso dos primeiros motores elétricos industriais do País em 1898 (PAULA apud Giovanini, 2006, p.171).

Toda a logística da cultura cafeeira e a centralidade das atividades de serviços e comerciais dela decorrentes em torno de Juiz de Fora, ao lado de inovações empreendidas pela elite local e por imigrantes germânicos parecem ter sido decisivos para a diferenciação de sua história em relação à Zona da Mata Mineira e, por conseguinte, de Além Paraíba. É fato que o ouro e o café foram elementos de aproximação na história dos municípios. No entanto, enquanto o último especializou-se como posto de tributação aurífera e, mais tarde, na produção do café, Juiz de Fora historicamente buscou diversificar-se e consolidar-se como centro de logística, distribuição, comercialização e inovações. O traçado do Caminho Novo, as ferrovias do Café, a rodovia União Indústria, as instituições bancárias, as indústrias e a energia elétrica são a comprovação material da polarização juizforana.

De acordo com a classificação de Amorim Filho et. al. (2007, p.10-16) Além Paraíba, em 1982, apresentava-se como Cidade Média Propriamente Dita, de nível 3 e Juiz de Fora era considerada Grande Centro Regional, no que se refere ao crescimento da população urbana, migrações, distribuição setorial da população ativa, arrecadação municipal, equipamentos e relações dos setores de comércio e serviços, infraestrutura, equipamentos e relações do setor industrial e posição da cidade na rede urbana regional. A mesma pesquisa dos autores, replicada em 1999 e 2006, observou que a classificação de Juiz de Fora permaneceu a mesma, enquanto Além Paraíba ascendeu à posição de Centro Emergente.

Apesar de aspectos polêmicos quanto à conceituação do que vem a ser Cidade Média no Brasil contemporâneo, é bastante interessante o estudo de Amorim Filho et. al. (2007) tendo em vista a série histórica de três décadas e a perspectiva de crescimento da centralidade exercida por Além Paraíba no seu entorno, o que não significa que tenham sido atenuados seus laços com Juiz de Fora.

No final do século XX, Machado (1997, p. 12) salienta que a histórica expansão demográfica de Juiz de Fora, representa o esvaziamento e envelhecimento de muitos pequenos municípios da região:

Entre 1960 e 1970, por exemplo, de um aumento total da população de 69.015 habitantes, pouco mais de 60% foram causados pelo processo migratório. Entre 1970 e 1980, quase $\frac{3}{4}$ do incremento demográfico total do município ocorreu em função das correntes migratórias de caráter definitivo (MACHADO, 1997, p. 12)

Além do papel da migração para Juiz de Fora, ao discutir as perspectivas municipais, Machado (1997, 1997b e 1996) chama atenção para a reprodução na Zona da Mata Mineira do processo nacional caracterizado pela concentração de investimentos e riqueza em áreas específicas do território. Nessa medida, crescimento demográfico, elevação da renda e investimentos são processos simultâneos e vinculados.

De acordo com o estudo desenvolvido pelo IBGE, em 2007, denominado Região de Influência das Cidades, Juiz de Fora constitui-se como uma Capital Regional de Nível B⁵ e Além Paraíba como Centro de Zona A⁶. A primeira exerce polarização em uma área de 28.325,23 km² e abrange uma população total de 1.770.952 habitantes, em 2007, com 106 municípios sob sua influência, inclusive Além Paraíba que, por sua vez, polariza municípios que funcionam como centros locais: Estrela Dalva, Pirapetinga, Santo Antônio do Aventureiro e Volta Grande, em Minas Gerais e Carmo no estado do Rio de Janeiro (IBGE, 2008, p. 115).

Moura et. al. (2005) destacam a importância das informações sobre deslocamentos casa-trabalho/estudo na análise dos processos de metropolização e expansão urbana. Embora a relação Além Paraíba/Juiz de Fora não caracterize uma relação metropolitana, é salutar averiguar as possibilidades de adequação dos procedimentos de análise usados pelos pesquisadores da dinâmica metropolitana. Segundo eles, nos dias de hoje, os citados deslocamentos ocorrem entre distâncias cada vez maiores entre a origem e o destino, "revelando o avanço do processo de ocupação do espaço das aglomerações urbanas" (MOURA et. al., 2005, p. 121). Isso explicaria a ligação entre os municípios que são objeto desse artigo.

O exame da dinâmica metropolitana com base nos movimentos pendulares é reforçado por Moura et. al. (2005) como uma estratégia de identificação de áreas de influência ou regiões funcionais. As autoras recorrem ao conceito trazido por Adams que aponta que "áreas geográficas são definidas, principalmente, em termos de deslocamento diário de casa para o trabalho" (MOURA et. al., 2005, p. 122). Todavia, diante do avanço tecnológico contemporâneo e da rápida difusão das inovações decorrentes das profundas alterações nas comunicações e transportes, as pesquisadoras referidas reforçam que todo esse processo acrescido de mudanças nos padrões demográficos e sociais favoreceram tanto que

⁵ Apresenta mediana de 435 mil habitantes e 406 relacionamentos (IBGE, 2008, p. 12).

⁶ Possui mediana de 45 mil habitantes e 49 relacionamentos (IBGE, 2008, p. 13).

Áreas econômicas regionais são agora muito mais extensas que áreas de mercado local e espaços de atividade local. Através dos anos, a expansão das áreas existentes e a criação de novas áreas de baixa densidade conduziu a diversidade de configurações físicas para um espaço de atividade diária dos residentes da comunidade - incluindo áreas que não têm core visível (FREY e SPEARE JUNIOR, apud MOURA et. al., 2005, p. 122).

A contribuição trazida por Moura et. al. (2005) à investigação da relação Além Paraíba/Juiz de Fora permite aventar que ambas estão conectadas beneficiadas pela expansão das áreas econômicas regionais, possibilitadas pelos avanços contemporâneos dos meios de comunicação e transporte.

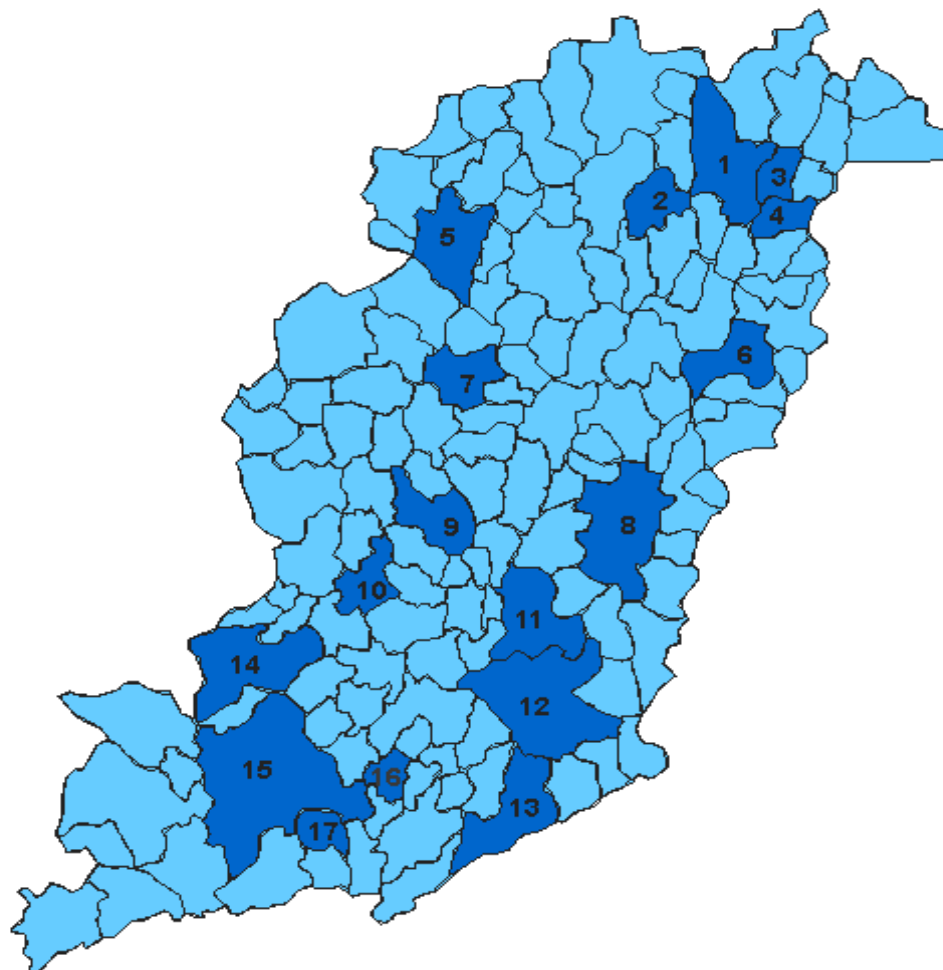
Atualmente, Juiz de Fora é uma das cidades mineiras com melhores índices de qualidade de vida, e estrategicamente, localizada entre os maiores mercados consumidores do país, dotada de toda a infraestrutura exigida para modernos empreendimentos. Devido a esse alicerce estrutural apresentado pela cidade, boa parte da população residente nas cidades próximas a Juiz de Fora, fazem uso do serviço de transporte rodoviário para vir ao município em busca de novas oportunidades de emprego, qualidade de ensino e comércio. Isso pode ser comprovado, por exemplo, pelo grande número de ônibus fretados que fazem o transporte diário entre a UFJF e demais instituições de Ensino Superior e os referidos municípios. Como foi apresentada na primeira parte desse artigo, a questão da oferta de oportunidades de ensino significa, na contemporaneidade, importante aspecto da atratividade de Juiz de Fora para Além Paraíba.

Parece importante investigar com mais cuidado esse aspecto da atratividade e, ainda, se existem outros aspectos que podem ser componentes dessa dinâmica. Tal tarefa é objeto da terceira e última parte desse artigo.

4. O ENSINO E O TURISMO: ELEMENTOS DE ATRATIVIDADE?

Como visto, o município de Além Paraíba está na área de influência de Juiz de Fora (IBGE, 2008) e parte de seus habitantes recorre a Juiz de Fora em busca de trabalho e estudo. No que se refere ao ensino superior, Além Paraíba só oferece uma fundação desse tipo, a qual não abrange todas as áreas de estudo. O doutoramento de Amorim (2010) analisou a distribuição no território brasileiro das Instituições de Ensino Superior e, tratando-se de Minas Gerais, o autor elencou os principais polos dessa oferta. Percebe-se, na análise do mapa construído pelo referido autor em 2010 que, apesar da reduzida presença de Instituições de Ensino Superior em Além Paraíba, o município ainda se destaca em relação aos demais do estado.

ZONA DA MATA MINEIRA: MUNICÍPIOS COM INSTITUIÇÕES DE ENSINO SUPERIOR



Escala
125 0 125 km

Legenda:

Municípios com Inst. Ensino Superior

Municípios sem Inst. Ensino Superior

1 Manhuaçu	6 Carangola	11 Cataguases	16 Bicas
2 Matipó	7 Viçosa	12 Leopoldina	17 Matias Barbosa
3 Reduto	8 Muiáé	13 Além Paraíba	
4 Manhumirim	9 Ubá	14 Santos Dumont	
5 Ponte Nova	10 Roça Formosa	15 Juiz de Fora	

Fonte: IBGE

Autores:
AMO RM, Cassiano Caon
MARTINS, Gabriel Rigozzo T. C.
Data: Janeiro 2009

Fonte: Amorim, 2010, p.263

A investigação feita por Amorim (2010) sobre a presença de Instituições de Ensino Superior em Juiz de Fora indica uma grande concentração e diversificação na oferta dessa modalidade de ensino que, ao longo do período estudado de 2002 a 2008, vivenciou uma notória expansão no número de cursos, como se constata no quadro a seguir.

Instituições	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
CES	13	12	11	14	14	14	14
FACSUM	-	6	6	4	6	6	6
ESTÁCIO DE SÁ	5	8	13	13	13	10	14
MACHADO	2	2	2	2	2	7	11
GRANBERY	3	5	6	6	6	6	6
SENAI TEC.	-	-	-	-	1	1	1
DOCTUM	-	-	1	1	1	1	1
VIANA JR	2	2	2	6	6	6	6
SUPREMA	-	-	4	4	6	5	5
UFJF	30	29	29	29	29	32	32
UNIPAC	15	12	14	14
UNIVERSO	-	19	20	21	21	21	12
FJF	-	-	-	-	-	3	4
CARLOS CHAGAS	-	1	1	1	1	1	1
TOTAL	70	83	94	100	105	127	127

QUADRO 1: Evolução do número de cursos oferecidos por IES, 2002 – 2008.

Fonte: Coordenadoria de Administração de Pessoal/UFJF.

Centro de Pesquisas Sociais/Anuário Estatístico de Juiz de Fora-2007. Pesquisa de Campo.

Fonte: Amorim, 2010, p.286.

A expansão na oferta de cursos de nível superior registrada em Juiz de Fora por Amorim (2010) é um elemento que agrega atratividade ao município, pois como demonstrado no Mapa 1, o estado de Minas Gerais possui a oferta dessa modalidade de ensino bastante reduzida e concentrada. No caso de Além Paraíba, objeto central nesse artigo, essa oferta, apesar de existir, ainda é bastante simplória, com relação à variedade de cursos. Além disso, como ponderou Amorim (2010, p.287), a maior presença de instituições de ensino superior em Juiz de Fora repercute em maior concorrência e tende à redução no valor das mensalidades. O próprio Programa Universidade para Todos (PROUNI), do Governo Federal, como lembrado pelo autor, por disponibilizar vagas nas instituições privadas no país a alunos que estudaram em escolas públicas e de comprovada carência econômica, favorece a atratividade em relação a Juiz de Fora. Tal aspecto reforça-se ainda pelo Financiamento Estudantil (FIES), outro programa do governo federal dirigido aos alunos não contemplados pelo PROUNI.

Na avaliação de Amorim (2010), a concentração da oferta de ensino superior em Juiz de Fora seria parte do processo dialético de homogeneização/especialização da Geografia do ensino superior no Brasil, tal como explicado por Santos e Silveira (apud AMORIM, 2010, p.287). Enfim, a UFJF “com a presença de 23 cursos, distribuídos em turnos diurnos e noturnos, concretiza essa homogeneização, em Juiz de Fora” (AMORIM, 2010, p.287).

Percebe-se uma via de mão dupla em se tratando da busca de espaços para a implantação de determinados tipos de serviços. Por um lado, e em maior escala, os serviços mais avançados carecem de localização metropolitana, específica para sua necessidade, sendo que tal demanda acelera o processo de centralização urbana. Em contrapartida, há uma gama particular de serviços que não se ressentem do espaço metropolitano, ou seja, aqueles em que a mão de obra empregada não exige grande qualificação. Estes serviços optam por instalarem-se em locais de menores custos de manutenção, como cidades de médio porte e espaços periféricos (RODRIGUES, 2013) e, nesse sentido, funcionam como elemento explicador da dinâmica de atratividade juizforana.

Dentre as diferentes demandas da sociedade, dá-se destaque especial ao setor de serviços avançados e seu poderio para elevar o emprego de divisas na modernização econômica, a fim de suprir necessidades específicas, como qualificação de mão de obra e fortalecimento tecnológico (RODRIGUES, 2013). Esses aspectos justificam, em Juiz de Fora, já em 2008, tal como apontado por Amorim (2010, p. 286), a oferta de 127 cursos por 14 Instituições de Ensino Superior privadas, isso sem se reportar à notória expansão da UFJF. Atualmente, a Universidade Federal de Juiz de Fora disponibiliza vagas anuais para 93 cursos presenciais e à distância em seus dois campi, Juiz de Fora e Governador Valadares.

Apesar de alguns estudos que procuram explicar a atratividade de Juiz de Fora no que se refere à oferta de serviços especializados de saúde (RODRIGUES, 2013) ou em função da dinâmica imobiliária

(NASCIMENTO, 2013), diante da vinculação do olhar do turismo atribuído à relação Além Paraíba/Juiz de Fora, esse artigo optou por investigar, além das questões que revestem a oferta de ensino, a contribuição do turismo para esse processo. Particularmente, o turismo de compras e de eventos, que são abordados a seguir.

O turismo de compras apresenta-se como um atrativo especial na relação entre pequenas e médias cidades. Ele é tratado por muitos estudiosos como uma ramificação do turismo de negócios e pode ser resumido pelo deslocamento do fluxo de pessoas para centros urbanos organizados e que possuem o comércio como seu principal atrativo. Com o tempo, o número de cidades que se preparam para atrair visitantes com a intenção de fazer compras, entendidas como atrativos turísticos, aumentou consideravelmente, e alguns aspectos foram surgindo para que o turismo de compras diferenciasse-se do turismo de negócios, como por exemplo, o fato do primeiro passar a realizar-se em centros urbanos mais desenvolvidos, o que parece ser o caso de Juiz de Fora. Outro aspecto marcante do turismo de compras é a fundamental interação entre os estabelecimentos comerciais, porque quando um consumidor busca determinada localidade, ele espera encontrar no produto que será consumido alguns pré-requisitos, tais quais, qualidade, preço, diversidade e comércio organizado. Posto isso, pode-se afirmar que o turismo de compras é uma opção muito atraente em centros urbanos, desde que as empresas estejam sempre bem estruturadas (MOLETTA e GOIDANICH, 1998).

Inegavelmente, as características fundamentais ao turismo de compras e/ou negócios podem ser encontradas na estrutura dos denominados *shoppings centers*. Juiz de Fora, desde o início do século passado, desenvolveu estruturas comerciais qualificadas na forma das denominadas “galerias”. Essas são estruturas arquitetônicas que congregam várias lojas e salas comerciais na forma de corredores verticalizados que funcionam em seu piso térreo como passagem de pedestres, interligando as principais ruas comerciais do centro urbano.

Em julho de 1991 foi criado o Santa Cruz Shopping, o primeiro empreendimento do tipo na região e, passou por significativa reformulação desde 2013. Sua localização estratégica, na área central de Juiz de Fora, faz com que seja um dos principais destinos para compras e lazer, não só para moradores da cidade, como de toda a região. São mais de 360 lojas à disposição do cliente, além de praça de alimentação, espaços infantis, cinema, estacionamento com mais de 200 vagas rotativas, fraldário, academias e clínica de fisioterapia.

Entre as melhorias implementadas estão a revitalização de alguns espaços e medidas de sustentabilidade como uso da energia solar e de lâmpadas fluorescentes. Os clientes podem usufruir, ainda, de internet Wi-Fi gratuita em todas as galerias do shopping. Além de comodidade, a instalação do Centro de Registro de Ocorrência Policial (CROP), reforça a segurança no estabelecimento que é todo monitorado pela Central de Segurança durante 24h (SANTA CRUZ SHOPPING, 2016).

Dentro do mesmo segmento de *shoppings centers*, na passagem do século, foi criado O Alameda, na Zona Sul do município de Juiz de Fora. A perspectiva não era atender apenas o público local, mas também ao restante da cidade. Contudo, há que se considerar que a distância da rodoviária e dos eixos rodoviários que o interligam com a região, acabaram por favorecer um atendimento mais privilegiado aos moradores locais. A ampla rede de serviços, como escolas e academias de ginástica, clínicas médicas, *studio* de beleza, locadoras, salas de cinema e ampla praça de alimentação, ao lado de lojas variadas, fazem desse espaço, apesar de pequeno, se comparado aos demais do município, um polo de atração local (ALAMEDA SHOPPING, 2016).

Apesar das iniciativas anteriores, pode se considerar que o Independência Shopping é o primeiro grande shopping de Juiz de Fora. Está estrategicamente localizado em um das principais vias da cidade e a poucos minutos do centro. Sua arquitetura moderna segue as últimas tendências internacionais: um shopping em curva, com vitrines avançadas que facilitam a visibilidade das lojas, corredores amplos e iluminação natural. Juntam-se a estes diferenciais as varandas externas que permitem uma linda vista panorâmica da cidade. Com *mix* sofisticado de marcas locais e nacionais, o shopping possui 152 lojas e forte ancoragem, três pisos de estacionamento e um completo corredor de serviços, sem contar com cinco salas de cinema e outras operações de lazer e cultura. Com a chegada do shopping, Juiz de Fora consolida-se como cidade polo da região e capital da Zona da Mata, atraindo, segundo a administração do shopping, cerca de 2 milhões de pessoas do entorno, além de visitantes do Rio de Janeiro, Belo Horizonte e São Paulo (INDEPENDÊNCIA SHOPPING, 2016). Também é preciso destacar que, no caso deste empreendimento, houve grande preocupação da Prefeitura Municipal quanto ao entorno. Foram realizadas várias obras estruturais e viárias que favoreceram o acesso ao empreendimento.

As modificações trazidas pelo Independência Shopping à região circunvizinha fortaleceram o turismo de negócios e atraíram novos investimentos, como polo hoteleiro e complexo integrado de *home office*, com intuito de ampliar a oferta de serviços na região.

No mês de julho de 2016, Juiz de Fora consolidou sua vocação para o Turismo de Compras e de Negócios, com a inauguração de mais um *shopping center*, planejado para atender toda a população de Juiz de Fora e região, o Shopping Jardim Norte. Trata-se de um empreendimento moderno e privilegiado que está transformando uma das regiões mais importantes da cidade: a Zona Norte. São 36.700m² destinados a uma oferta variada de compras, lazer, serviços e alimentação (SHOPPING JARDIM NORTE, 2016). Cabe destacar que a decisão de instalação nessa localidade reflete uma opção estratégica com relação ao público das cidades vizinhas. Isso porque o empreendimento está de certa forma distante do centro e demais regiões da cidade. Além disso, o Jardim Norte está bem próximo do acesso à BR040 e BR267, interligando vários municípios da região. Sua localização é de fácil acesso à rodoviária. Sem considerar o rol de lojas e atrativos, ao se comparar com os demais empreendimentos do tipo na região. Quando se prima pela logística do transporte rodoviário, pode-se supor que esse será um destino importante dos consumidores de Além Paraíba.

Em 2010, o município de Além Paraíba registrou 1.850 pessoas atuando no setor de serviços, comércio e mercados, o que representa 5,36% da população total do município (IBGE, 2010). Na mesma data, no caso de Juiz de Fora, havia quase 50 mil trabalhadores no referido setor, correspondendo a 9,51% da população total (IBGE, 2016). Tais valores respondem à ausência de estruturas comerciais organizadas em Além Paraíba e, explicam a presença dos *shopping centers* e sua importância para a economia juizforana.

Aliado a isso, contemporaneamente, a realização de eventos passou a ser entendida como acontecimento turístico, uma vez que lança mão de recursos estruturais e serviços da região em que se realiza. A partir desta troca de interesses, tem-se giro de capital e conseqüente disseminação dos recursos financeiros, o que leva à ampliação da capacidade econômica e, por conseguinte, social. Além disso, constata-se que o turismo de eventos acaba por fazer divulgação do município acolhedor. Em muitos casos, visitantes, sozinhos ou acompanhados, valem-se da oportunidade para satisfazer outras necessidades, conhecer ou explorar outros aparelhos turísticos, assegurando uma integração entre as partes envolvidas.

Por isso, requer-se esforço e planejamento minuciosos para que, positivamente, as expectativas supracitadas concretizem-se. Sendo que, muito mais que pensar em organizar um evento, deve-se ir além, já que estão envolvidas diversas esferas da sociedade para a execução plena do acontecimento. Fazendo-se necessário um aglomerado de pré-requisitos estruturais que reunidos, tenham como objetivo a garantia de prosperidade e desenvolvimento para a cidade (MOLETTA e GOIDANICH, 1998b).

Com o passar dos anos Juiz de Fora passou a ser polo atrativo de turismo de eventos na região, devido à sua infraestrutura e seus equipamentos. Alguns eventos que Juiz de Fora oferece e que já se consagraram como atrativo para a região são a Festa Country, a Exposição Agropecuária e o Carnadministrando. São eventos que dinamizam positivamente a economia local com impactos no setor de hospedagem, alimentação, comércio e transportes. O município também se destaca pela presença do Expominas e outras grandes estruturas para abrigar shows, feiras e festas que significam importantes atrativos na região. Recentemente, a 1ª Bial do Livro recebeu público de toda a região e deve se consagrar no calendário de eventos da cidade.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A proposição de discutir os aspectos da atratividade intermunicipal Além Paraíba/Juiz de Fora, pautada nas referências do turismo conduziu um viés peculiar de análise que partiu, inicialmente, do debate acerca dos transportes e, conseqüentemente, dos conceitos de acessibilidade e mobilidade.

Se a mobilidade mostra-se imprescindível, desde sempre, para a constituição das relações materiais entre os lugares, nos dias atuais, adquire centralidade por estar diretamente vinculada à capacidade de polarização intermunicipal. Ela constitui-se como particular relação de causa e efeito, posto que a ligação estrutural entre duas localidades é, simultaneamente, condição e motivação para a atratividade entre elas.

Nesse artigo, a mobilidade é tratada no que concerne às vias de ligação Além Paraíba/Juiz de Fora. Ao buscar respostas para a indagação sobre ser “uma boa viagem”, deparou-se com o conceito de acessibilidade. Um trajeto de pouco mais de 100 km, estimado para ser percorrido em aproximadamente duas horas, quando feito através do transporte público rodoviário, requer do usuário o dobro de tempo. Isso remete à precariedade da acessibilidade às classes menos favorecidas que dependem do transporte público.

Contudo, ainda que plausível de críticas, a acessibilidade parece ser superada pela atratividade que se estabeleceu entre Além Paraíba e Juiz de Fora, seja na questão da oferta de ensino superior, seja no turismo de compras e negócios ou de eventos.

Os dois municípios em tela experimentaram uma pretérita conexão: ambos fizeram parte da atividade

mineradora aurífera e, posteriormente, da cafeicultura. A mobilidade trazida pelo Caminho Novo, pela Estrada União Indústria e pelas ferrovias foi importante elo entre Além Paraíba/Juiz de Fora. Porém, desde o início da história desses municípios houve uma diferenciação de atividades desempenhadas na cadeia produtiva que repercutiu na canalização dos fluxos migratórios em direção a Juiz de Fora. O aporte demográfico e financeiro fortaleceu a atratividade municipal juizforana que, a despeito das dificuldades e estagnação econômica sofrida pela Zona da Mata Mineira, permanece forte na região. As estruturas de ensino, comércio, negócios e eventos instaladas em Juiz de Fora funcionam como atrativo para a população de Além Paraíba que busca, meramente, usufruir desses equipamentos e eventos ou fixar residência no município, como decorrência de oportunidades de estudo e/ou emprego.

Portanto, se é possível afirmar a existência de atratividade e mobilidade intermunicipal Além Paraíba/Juiz de Fora, o que parece necessário ser vencido é a precariedade da mobilidade. Todavia, como visto, ela depende da modificação de fatores estruturais solidificados na sociedade para que se rompa a desigualdade socioeconômica que restringe as possibilidades de acesso quando exige do usuário longas jornadas rodoviárias e precário quadro de horários; quando requer a compra de “convites” a elevados preços para a participação em eventos ditos públicos, como a Festa *Country* em Juiz de Fora; ou mesmo quando exige recursos financeiros para usufruir da estrutura comercial, cultural e de lazer dos *shoppings* da cidade.

REFERÊNCIAS

AMORIM, C.C. **O uso do território brasileiro e as instituições de ensino superior**. 2010. 334 f. Tese de Doutorado (em Geografia)-Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

AMORIM FILHO, O. B. et. al. Os níveis hierárquicos das cidades médias de Minas Gerais. **Ra´e ga**. Curitiba, n. 13, editora UFPR, 2007, p. 7-18.

BARBOSA, A. M. **Educação, desenvolvimento e migração em cidades médias de Minas Gerais equipadas com Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia**. 2013. 202 f. Tese. (Doutorado em Geografia)-Instituto de Geociências, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Minas Gerais, 2013.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Rodovias: vantagens e desvantagens das estradas administradas pela iniciativa privada**. Disponível em: <[http://www2.camara.leg.br/camaranoticias/radio/materias/REPORTAGEM-ESPECIAL/330618-ESPECIAL-RODOVIAS--VANTAGENS-E-DESVANTAGENS-DAS-ESTRADAS-ADMINISTRADAS-PELA-INICIATIVA-PRIVADA--\(-07'-51%22-\).html](http://www2.camara.leg.br/camaranoticias/radio/materias/REPORTAGEM-ESPECIAL/330618-ESPECIAL-RODOVIAS--VANTAGENS-E-DESVANTAGENS-DAS-ESTRADAS-ADMINISTRADAS-PELA-INICIATIVA-PRIVADA--(-07'-51%22-).html)>. Acesso em: 10 jun. 2016.

CARDOSO, L. **Transporte público, acessibilidade urbana e desigualdades socioespaciais na região metropolitana de Belo Horizonte**. 2007. 232 f. Tese. (Doutorado em Geografia)-Instituto de Geociências, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Minas Gerais, 2007.

CONCER. **Quem Somos**. 2016. Disponível em: <<http://www.concer.com.br/Institucional/QuemSomos.aspx>>. Acesso em: 14 mar. 2016.

GIOVANINI, R. R. **Regiões em Movimento: um olhar sobre a Geografia Histórica do Sul de Minas Gerais e da Zona da Mata Mineira (1808-1897)**. 2006. 204 f. Dissertação. (Mestrado em Geografia)-Instituto de Geociências, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Minas Gerais, 2006.

IBGE. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **IBGE Cidades**. 2016. Disponível em:<<http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/home.php>>. Acesso em: 20 abr. 2016.

_____. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Diretoria de Geociências. Coordenação de Geografia. **Regiões de influência das cidades: 2007**. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

_____. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Economia do Turismo: uma perspectiva macroeconômica 2003-2009**. 2009. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/industria/economia_tur_20032009/>. Acesso em: 10 mar. 2016.

INDEPENDÊNCIA SHOPPING. **História**. 2016. Disponível em: <<http://www.independenciashopping.com.br/ShoppingDetalhe>> Acesso em: 19 mar. 2016

LOURENÇO, C. D. S.; KNOP, M. F. T. Ensino Superior em Administração e Percepção da Qualidade de Serviços: uma aplicação da escala SERVQUAL. **Revista Brasileira de Gestão de Negócios**, v.13, n.39, p.219-233, abr/jun. 2011.

MACHADO, P. J. O. Juiz de Fora: polarização e movimentos migratórios. **Revista GEOSUL**. Florianópolis, vol. 12, n. 23., p. 121/137, jan./jun., 1997.

_____. Avaliação preliminar das características e tendências demográficas do município de Juiz de Fora (MG). **Revista Sociedade & Natureza**, Uberlândia/MG, ano 9, n. 18., p. 05/23, jul./dez./1997b.

_____. O processo migratório em Juiz de Fora/MG. **Revista GEOGRAFIA**. Rio Claro/SP, vol. 21, n. 2., p. 173/189, outubro/1996.

MOLETTA, V. F; GOIDANICH, K. L. **Turismo de Compras**. Porto Alegre: SEBRAE/RS, 1998.

_____. **Turismo de Eventos**. Porto Alegre: SEBRAE/RS, 1998B

MOURA, R. et. al. Movimento pendular e perspectivas de pesquisa em aglomerados urbanos. **São Paulo em perspectiva**, v.19, n. 4., p. 121-133, out./dez., 2005.

NASCIMENTO, S. A. **Mercado de terras e intervenções públicas na ocupação de áreas periurbanas**. Viçosa, 2013. 100 f. Dissertação (Mestrado em Extensão Rural) – Programa de Pós-Graduação em Extensão Rural, Universidade Federal de Viçosa, 2013.

PALHARES, G. L. et. al. **Transportes e Destinos Turísticos: Planejamento e Gestão**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2013.

PALHARES, G. L. **Transportes Turísticos**. São Paulo: Aleph, 2002.

RODRIGUES, A. S. R. **A Produção do Espaço Urbano de Juiz de Fora/MG: Dinâmicas Imobiliárias e Novas Centralidades**. Tese (Doutorado em Geografia) - Programa de Pós-Graduação em Geografia Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2013.

SANTA CRUZ SHOPPING. **Apresentação**. 2016. Disponível em: <<http://www.santacruzshopping.com.br/o-shopping/>>. Acesso em: 19 mar. 2016

SHOPPING ALAMEDA. **Criação**. 2016. Disponível em: <<http://www.alamedajf.com.br/o-shopping>> Acesso em: 19 mar. 2016

SHOPPING JARDIM NORTE. **Apresentação**. 2016. Disponível em: <<http://www.jardimnorteshopping.com.br/oshopping>>. Acesso em: 19 mar. 2016.

VIAÇÃO PROGRESSO. **Quadro de Horários Além Paraíba/Juiz de Fora**. 2016. Disponível em: <<http://viacaoprogresso.com.br/>>. Acesso em: 14 abr. 2016.