



JUIZ DE FORA E A URBANIZAÇÃO DO PARAIBUNA

JUIZ DE FORA AND THE URBANIZATION OF THE PARAIBUNA RIVER

Pedro José de Oliveira Machado

Departamento de Geociências/ICH/UFJF
Rua José Lourenço Kelmer - Martelos, Juiz de Fora - MG, (32) 2102-3108
CEP: 36036-330
E-mail: pjomachado@gmail.com

Carina da Silva Raimundo

Departamento de Geociências/ICH/UFJF
Rua José Lourenço Kelmer - Martelos, Juiz de Fora - MG, (32) 2102-3108
CEP: 36036-330
E-mail: cariinageografi@hotmail.com

Vitor Marques

Departamento de Geociências/ICH/UFJF
Rua José Lourenço Kelmer - Martelos, Juiz de Fora - MG, (32) 2102-3108
CEP: 36036-330
E-mail: vitormarques92@gmail.com

Informações sobre o Artigo

Data de Recebimento:
11/2015
Data de Aprovação:
03/2016

Resumo

Até as primeiras décadas do século XX, Juiz de Fora viveu um grande paradoxo. A cidade próspera, de grande desenvolvimento econômico, comercial e industrial contrastava com os sérios problemas de higiene e saneamento. Nenhum deles, contudo, comparável ao das constantes cheias do Paraibuna. Em dezembro de 1940 ocorre a maior e mais violenta enchente desse rio. A julgar por seus danos, pode ser considerada como o mais severo desastre natural ocorrido na cidade: casas ruíram, fábricas danificadas, lojas submersas,

6.800 desabrigados. Se de um lado a enchente foi traumática, de outro se transformou no start para a solução do mais grave problema urbano, através das obras de retificação do rio. Esse artigo apresenta alguns resultados da pesquisa que realizamos sobre as principais modificações territoriais urbanas estabelecidas após a enchente de 1940.

Palavras-chave: Enchente; ordenamento territorial; Juiz de Fora.

Abstract

Until the first decades of the 20th century, Juiz de Fora lived a great paradox. The thriving city, of great commercial and industrial economic development, contrasted with the serious problems of hygiene and sanitation. None of them, however, comparable to that of full of Paraibuna. In December 1940 is the largest and most violent flooding of this river. Judging by their damage, may be regarded as the most severe natural disaster in the city: houses have collapsed, factories damaged, submerged shops, 6,800 homeless. If on the other hand the flood was traumatic, another became the start for the most serious urban problem solution, through the works of rectification of the river. This paper presents some results of the survey that we conducted on the main urban territorial modifications established after the flood of 1940.

Keywords: Floods; territory planning; Juiz de Fora.

1. Introdução

Este artigo apresenta alguns resultados decorrentes de nossas pesquisas, ligadas ao projeto de pesquisa intitulado “A enchente de 1940 e o ordenamento territorial de Juiz de Fora”, vinculado ao Programa de Apoio ao Recém-Doutor “Enxoval” (2013/2014), da PROPESQ/UFJF.

A pesquisa objetivou investigar, apresentar e discutir as principais relações territoriais urbanas estabelecidas após a grande enchente de 1940, um dos marcos definidores mais importantes do atual ordenamento territorial de Juiz de Fora e que se deu, sobretudo, através da completa modificação da hidrologia do rio Paraibuna.

Torna-se inicialmente oportuno contextualizar a cidade de Juiz de Fora, ainda que de forma breve, no período que antecedeu a enchente e seus desdobramentos.

Entre 1889 (quando foi inaugurada a primeira usina hidrelétrica da América Latina, no rio Paraibuna) e as primeiras décadas do século XX, a cidade viveu um fascinante paradoxo entre desenvolvimento econômico e insalubridade (MACHADO & CUNHA, 2011). Caracterizava-se como uma cidade extremamente próspera, marcada pelo desenvolvimento econômico, pelo amplo comércio e pelo diversificado parque industrial, o que a transformou numa área receptora de expressivo fluxo migratório, responsável pelo significativo aumento de sua população.

Mas esse mesmo período de prosperidade econômica, industrial, comercial, intelectual e cultural que tão bem singularizava a cidade, contrastava com os sérios problemas de higiene e saneamento, característicos das cidades brasileiras do século XIX e início do século XX. Entretanto, problema nenhum se comparava àqueles causados pelas periódicas cheias do rio Paraibuna, que constantemente inundava a várzea, causando inúmeros prejuízos materiais à cidade em expansão.

Ao longo de sua história a cidade conviveu com os graves problemas advindos das recorrentes enchentes do rio. Avaliando documentos históricos foi possível encontrar várias alusões aos episódios de cheias, como os listados a seguir. Em 1856 e 1857, como destacado no *Jornal Correio Oficial de Minas, de Ouro Preto* (edição de 23/03/1857, ano 1, nº 22, p. 2); em 1863 (LESSA, 1985:92), quando “as cheias do Paraibuna continuavam dando trabalho, pois havia inúmeras reclamações de que suas águas haviam estragado grandes trechos da estrada”; em 1874 (LESSA, 1985:107); em 1886 (LESSA, 1985:197); em 1892 (HOWYAN, 2004:89); a grande enchente de 1906 (OLIVEIRA, 1966:194; ESTEVES & LAGE, 2008:198; GÓES, 1943:15), quando a cheia transforma toda a parte baixa de Juiz de Fora numa cidade lacustre, inunda também o Largo do Riachuelo e a região de Mariano Procópio, prejudica o movimento comercial e industrial, ameaça prédios como o do hotel Renaissance, impede a comunicação entre os bairros e interrompe o tráfego de bondes (COUTO & ROCHA, 1996:26); em 1916 (*Jornal Diário Mercantil*, de março/1941); em 1918 (BRASIL, 2013:129); em 1919, uma das maiores enchentes ocorridas até então (CIRIGLIANO, 1940:36) e que causou “prejuízos avaliados em 500.000\$000, tendo sido carregada pelas águas a ponte da Rua da Harmonia” (OLIVEIRA, 1975:61); em 1922, quando o

Paraibuna ocasionou “vultosos prejuízos e danos na linha da Estrada de Ferro Central do Brasil, em Creosotagem, dos quais resultou a interrupção do tráfego de trens durante dois dias” (OLIVEIRA, 1975:81); em 1924 (GÓES, 1943:15), segundo ano de maior volume pluviométrico já registrado até hoje; em 1926 e 1928 (BRASIL, 2013:129) e, destacadamente, em 1940, quando tem lugar o maior evento natural já ocorrido.

Da mesma forma, desde épocas muito remotas se tentou, por várias vezes, fazer intervenções no rio, de modo a evitar ou minimizar os efeitos oriundos de suas inundações, como pode ser verificado nas inúmeras Resoluções da Câmara Municipal, documentos oficiais do município.

Eram, contudo, intervenções pontuais e muito incipientes, tendo o objetivo geral de aumentar a capacidade de vazão do rio para aumentar a fluidez de suas águas e/ou ganhar novos espaços destinados ao ávido processo de urbanização, tais como o aterro de áreas pantanosas, o ‘quebramento’ de cachoeiras no seu leito, limpeza das margens, e pequenas obras de retificação e ampliação da calha. Todas, porém, de poucos resultados práticos face o poder das águas do rio no período chuvoso.

Em matéria veiculada no Jornal *Pharol*, edição de 06/04/1882, por exemplo, se pode verificar a preocupação com a solução das inundações na cidade, o que se daria através das seguintes intervenções: “dessecamento dos pântanos que margeiam o rio Parahybuna”, “de fazer desaparecer as cachoeiras que existem desde o cemitério até abaixo da terceira ponte da estrada de ferro”, “da abertura de um canal lateral à estrada de ferro, que desse escoamento às águas” e “da abertura de um novo leito para as águas do Parahybuna (...) encurtando assim o seu percurso”.

Em 1907, Duarte de Abreu (chefe do executivo municipal) afirmava que, junto com outras medidas, sem o “quebramento das cachoeiras, rectificação do Parahybuna e do calçamento da cidade (...) havemos de ter sempre, por ocasião das grandes chuvas, a cidade inundada em certas ruas” (ABREU, 1907:11).

A preocupação ganha manifestação legal em 1º de Maio de 1916, quando a Resolução Nº 716, proibiu “fazerem-se quaisquer obras, entulhos ou aterros capazes de dificultar a vazão do rio Paraibuna, córrego da Independência e outros cursos d’água existentes na cidade”.

Com orçamentos sempre insuficientes, que só viabilizavam medidas pontuais e de pequena eficácia, a cidade seguia em expansão, mas lutando contra uma infraestrutura precária, cuja demanda crescia numa velocidade muito superior à capacidade de atendimento das administrações municipais. E assim, as inundações continuavam a ocorrer causando prejuízos cada vez maiores, o que tornou Juiz de Fora um fértil campo para o desenvolvimento de inúmeros estudos, projetos e planos de saneamento, que direcionaram especial atenção à proposição de soluções para as constantes inundações do rio Paraibuna na área central.

2. A enchente de 1940 e um novo rio

Antes de 1940 – é oportuno que se esclareça – o rio Paraibuna era totalmente distinto do rio degradado que corta toda a extensão urbana do município. Meândrico, transportava suas águas em baixa velocidade, sempre resultando em trasbordamentos. Era mais estreito e mais volumoso, o suficiente para ter abrigado um transporte regular de passageiros, inaugurado em 20/01/1914, por Abel Araújo de Montreuil, que fazia, por lanchas, a ligação entre o centro da cidade e o bairro Benfica (OLIVEIRA, 1975:65; PROCÓPIO FILHO, 1979:15). Mesmo antes dessa data, em 14/10/1892, “pela Resolução Municipal Nº 94, André Alfeld e Adolfo Januska obtinham privilégio para navegação do rio Paraibuna, transportando cargas e passageiros” (FONSECA, 1987:90; OLIVEIRA, 1966:156; 1975:210).

Nava (1974:189) o descreve como um rio “tortuoso, barrento, águas propícias ao afogamento de meninos, aos suicídios das moças seduzidas e das escravas judiadas do Visconde de Monte Mário”.

Mas a calha do rio havia ficado pequena para o progresso da cidade. Os inúmeros aterros realizados para construção de casas, praças e ruas intensificaram sua falta de capacidade para escoar as descargas máximas do período chuvoso.

A natureza resolvia esse problema espalhando o excesso de água pelas várzeas localizadas ao longo do seu médio vale, em Chapéu D’Uvas, nas “Planícies de Benfica” (ESTEVEZ & LAGE, 2008:149) e na várzea central. Mas era exatamente sobre essa última área que a cidade havia se expandido, substituindo os pântanos por aterros e nestes, locando suas construções. As cheias ocorriam agora numa várzea ocupada pela cidade, gerando enormes prejuízos humanos e econômicos.

O termo enchente é aqui utilizado por representar a linguagem como ficou conhecida a “maior calamidade de que há notícia nos anais da cidade”, como indica Oliveira (1966:287), não obstante, a melhor definição para tal fenômeno fosse inundação, uma vez que o extravasamento das águas do canal tomou toda a planície de inundação.

Entre os dias 22 e 26 de dezembro de 1940 tem lugar o acontecimento que mudaria definitivamente a história da cidade e seu rio. Ocorria a maior, mais violenta e mais demorada enchente do rio Paraibuna. Na madrugada de véspera do Natal, a população acordou surpreendida pela subida expressiva das águas do rio, que avançaram pelas avenidas Getúlio Vargas, Rio Branco e Francisco Bernardino, cobriram o Largo do Riachuelo, atingiram as praças Dr. João Penido e Antônio Carlos e envolveram todas as áreas adjacentes, chegando, em algumas delas, à marca de mais de dois metros, atingindo a Galeria Pio X e as escadarias do Teatro Central (COUTO & ROCHA, 1996:27).

Segundo dados apresentados no Jornal Diário Mercantil, de março/1941, a altura das águas assim se comportaram: na esquina de Feliciano Pena e Barão de Ibertioga (2,40m);

esquina de Hipólito Caron e Floriano Peixoto (1,77m); esquina de Maria Perpétua e C. de Assis (1,74m); esquina de Paulo de Frontin e Halfeld (1,56m); esquina de Fonseca Hermes e Francisco Bernardino (1,52m); esquina de Roberto de Barros e Av. Rio Branco (1,50m); esquina de Halfeld e Batista de Oliveira (0,65m); esquina de Marechal Deodoro e Batista de Oliveira (0,80m); esquina de Santa Rita e Getúlio Vargas (1,70m); Rua da Alfândega e Raul Soares (1,06m); Batista de Oliveira e Fonseca Hermes (1,77m).

Em seu relatório oficial, o prefeito Raphael Cirigliano descreve:

“Além de ter sido interrompido o trânsito na cidade, a ponto de só se poder comunicar com os bairros de Botanágua, Poço Rico, Manoel Honório e Santa Terezinha (Tapera) por telefone, a cidade se viu privada também, nos dias 24 e 25 de dezembro, de comunicação com quaisquer outras cidades, em vista de terem sido suspensos os trens da E.F. Central do Brasil entre Matias Barbosa e Mariano Procópio, de não terem podido sair ou entrar na cidade os ônibus das várias linhas e de não ter a E. F. Leopoldina podido fazer chegar à sua estação os seus trens, que ficaram retidos além da ponte metálica da Rua São Sebastião” (CIRIGLIANO, 1940:39).

Pelas observações locais, o nível das águas extravazadas em Juiz de Fora, em 1940 subiu 63 cm mais do que em 1906 (Figura 1), devendo, portanto, ter atingido a cota 676,13m (GÓES, 1943:16).

A enchente teve duração de 91 horas e 30 minutos e a descarga máxima teria alcançado 245m³/s, muito superior à capacidade da calha do Paraibuna, na época estimada em 120m³/s (GÓES, 1943:15/16). Os prejuízos foram enormes: casas ruíram, total ou parcialmente; várias fábricas danificadas e paralisadas; inúmeras lojas invadidas pelas águas. Durante quatro dias interrompeu-se o trabalho e os meios de comunicação. Mais de 6.800 desabrigados.

O então Presidente Getúlio Vargas, em razão da severidade do evento e da simpatia que dispensava à cidade, decreta a “suspensão, por um prazo de 15 dias, do vencimento das obrigações comerciais, civis e fiscais, inclusive o protesto cambial de títulos em moeda nacional no município de Juiz de Fora” (Decreto-Lei nº 2.925, de 31 de dezembro de 1940).

Se de um lado a enchente de 1940 foi traumática, de outro se transformou no start decisivo para a solução do grave problema que há quase um século assolava a cidade e sua população. Em 11 de janeiro de 1941, o Prefeito Raphael Cirigliano informava que “havia recebido comunicação oficial da resolução do senhor Presidente Getúlio Vargas, em retificar o rio Paraibuna” (Jornal Diário Mercantil, Suplemento Especial, março/1941).

Em 05/03/1941 chegava à cidade o engenheiro do DNOS (Departamento Nacional de Obras de Saneamento) Hildebrando de Araújo Góes, “que por ordem do Ministro da Viação deu início, no mesmo dia (...) aos estudos para regularização do rio Paraibuna, com a finalidade de evitar as constantes inundações da cidade” (OLIVEIRA, 1975:90). Após estudo aprofundado da dinâmica do rio e dos vários planos e projetos até então existentes, Góes pronunciava em conferência realizada em 08/03/1942, no Salão Nobre da Prefeitura, o plano para solucionar as inundações.

Ele identificou como causa maior das enchentes a baixa declividade do leito do rio, exatamente no trecho central que atravessa a cidade e elaborou o projeto que definitivamente resolveria a questão, considerando a regularização e a construção da Variante Howyan.

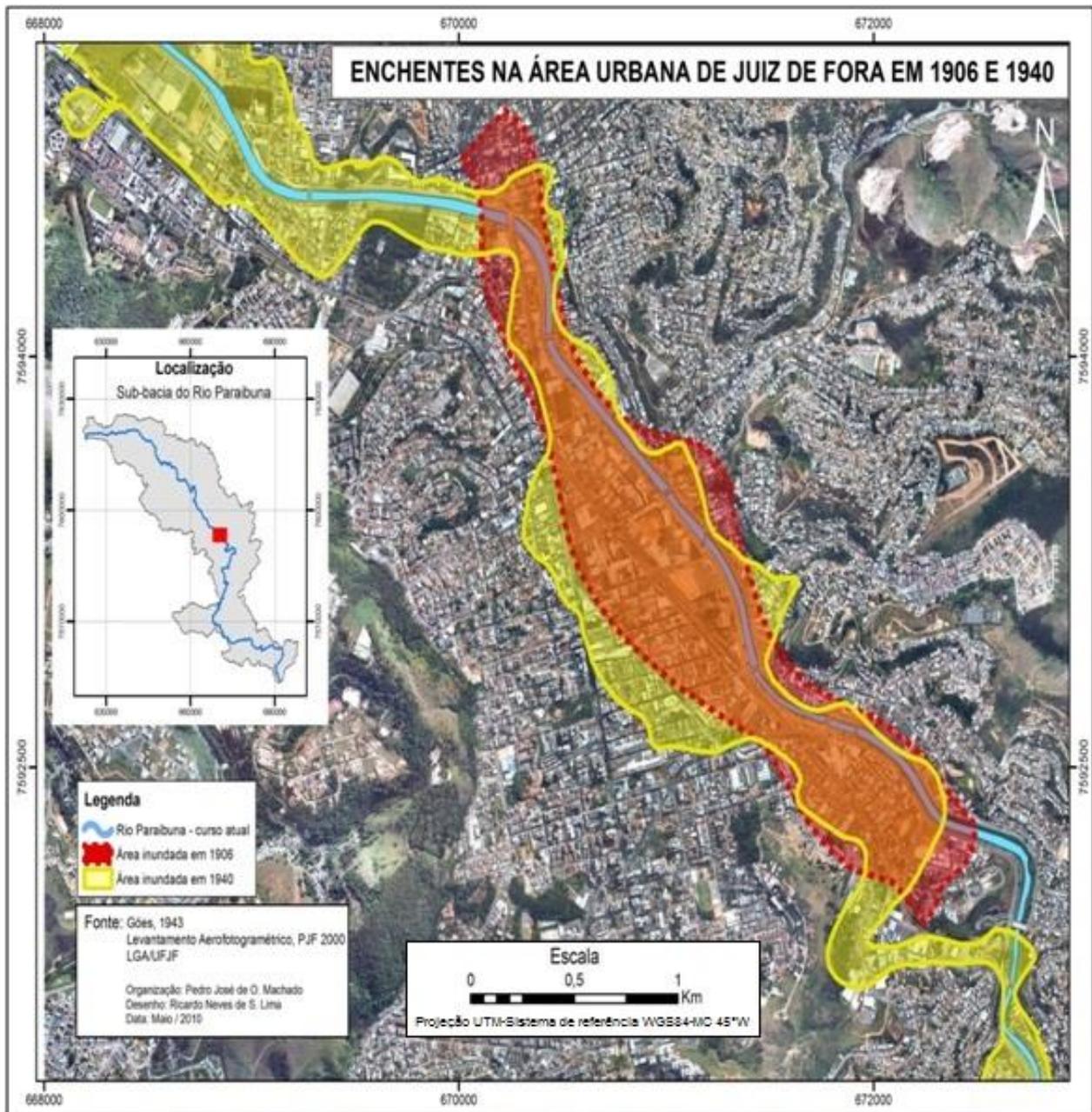


FIGURA 1: Juiz de Fora: alcance das enchentes de 1906 e 1940

As obras de retificação (que envolveram dragagem, aterros, desmonte de rochas, escavação, proteção das margens, reconstrução e alargamento de pontes, desvio da estrada União & Indústria e desapropriações), inicialmente, limitavam-se ao trecho que vai da primeira corredeira, situada 480m a jusante da Ponte da Barreira (atual Ponte Getúlio Vargas) até 1.020m à montante da Ponte do Krambeck (Figura 2), correspondendo a um desenvolvimento de 10.200m contra 12.200m pelo curso natural do rio, havendo, portanto, redução de 16,4% devido às retificações.

Foi adotada seção trapezoidal, com 33m de largura no fundo e 52m de base maior, taludes 1:1 e uma altura de 4,10m. Essas dimensões, aliadas a uma declividade de 0,00057m/m, propiciariam uma capacidade de descarga de 340m³/s. Com a expansão urbana no sentido norte, o projeto foi estendido até o bairro Benfica. A última modificação no traçado do rio Paraibuna foi realizada no fim de 1996, nas proximidades da BR-040, para a construção da fábrica da Mercedes Benz, quando foram necessárias obras de modificação no seu traçado. “Para o serviço contratou-se uma firma de Belo Horizonte que desviou o leito do rio 750 metros, desabrigou casas na Barreira do Triunfo (...)” (Brasil, 2013:120).

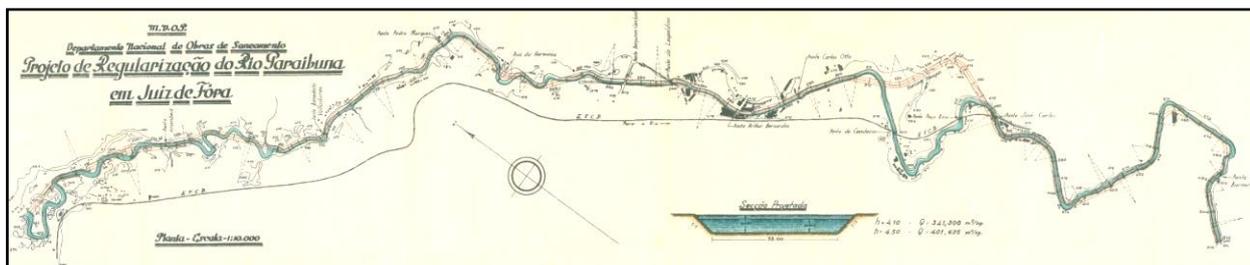


FIGURA 2: Projeto de retificação do rio Paraibuna
FONTE: Góes (1943)

3. Alterações urbanísticas

Pode-se dizer que a maior consequência urbana da enchente de 1940 foi a completa retificação do Paraibuna, obra realizada com o decisivo apoio do Governo Federal, através do DNOS. A enchente trouxe a retificação do rio e essa retificação redesenhou a cidade. O rio de hoje em nada se assemelha ao rio meândrico do período anterior a 1940. As figuras 3 e 4 exemplificam a mudança de seu traçado, em uma área localizada nos fundos do Museu Mariano Procópio. Nota-se na foto de 1939, o aspecto característico do Paraibuna. Num segundo momento, o rio retificado, ladeado pela Avenida Brasil.



FIGURA 3: Rio Paraibuna nos fundos do Museu Mariano Procópio, em 1939
FONTE: < WWW.mariadoresguardo.com.br > (acessado em 10/10/2014)



FIGURA 4: Rio Paraibuna nos fundos do Museu Mariano Procópio, em 2005
FONTE: Amaral (2013:21)

Sem dúvidas, a intervenção mais espetacular do plano de retificação foi a construção do canal extravasor, entre os bairros Poço Rico e Costa Carvalho (antiga região das Três Pontes), proposto por Howyan em 1892 e em sua homenagem chamada Variante Howyan. As obras iniciaram-se em 23/02/1942, mas só foram terminadas e inauguradas em 17/10/1950, no Governo

do Prefeito Dilermano Cruz Filho (OLIVEIRA, 1975:212). Nesse trecho, o curso do sinuoso Paraíba foi reduzido de 1.440m para 840m, permitindo maior fluidez às águas (Figura 5).

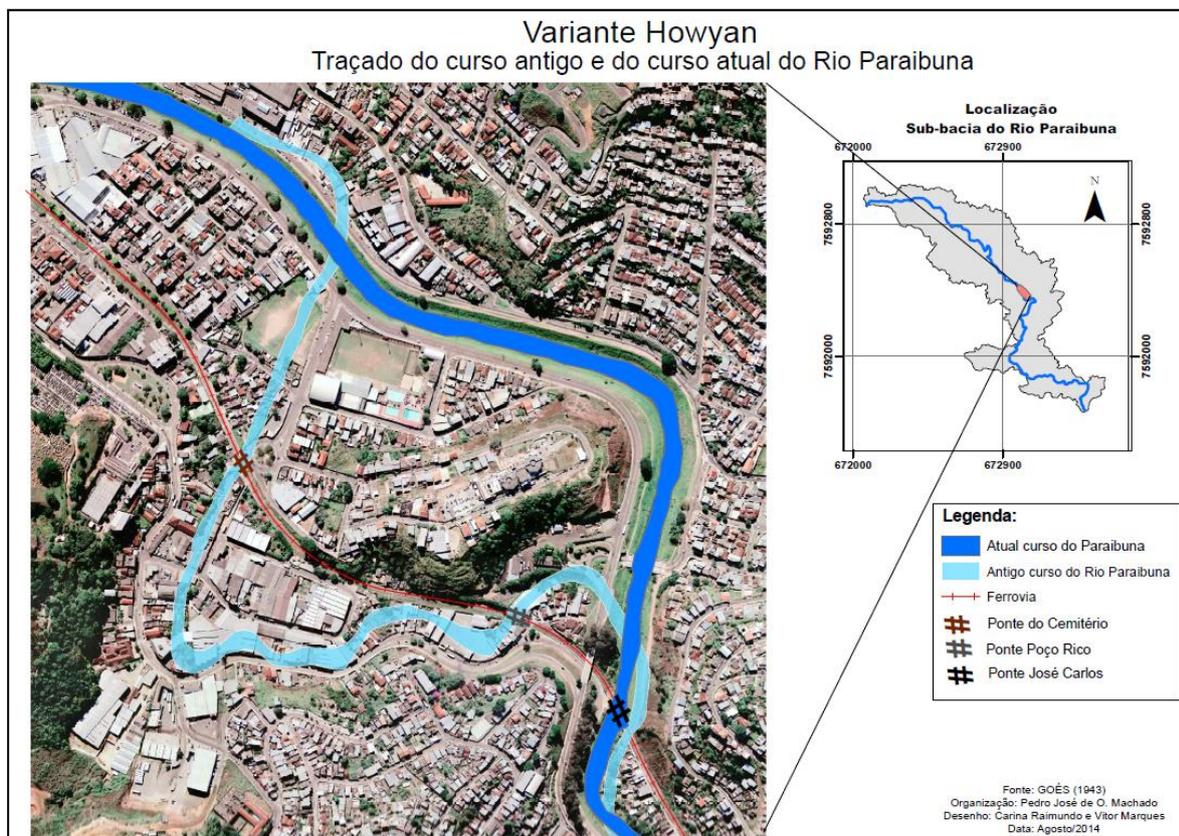


FIGURA 5: Variante Howyan (alteração no traçado original do Paraíba)

Mantidas as necessárias proporções, esta é uma intervenção comparável àquela ocorrida com o rio Túria, em Valência, na Espanha. Também lá, em razão da grande inundação ocorrida em 1957, o rio teve parte do seu leito relocado, resultando numa grande intervenção urbana. Mas enquanto em Valência o antigo leito do rio foi substituído pelos Jardins Del Túria, um parque urbano público de 110 ha, inaugurado em 1986, de uso recreativo da população e que recebe milhões de visitantes todos os anos, em Juiz de Fora, o antigo leito do rio Paraíba foi ocupado por casas, ruas, asfalto e terrenos, desconfigurando o curso original ao ponto de impedir que se faça sua localização.

A retificação do rio, o aterro das várzeas, das margens e do seu antigo leito (como na região das Três Pontes), promoveu ocupação e incorporação de novas áreas ao processo de urbanização. A retificação, como destaca Menezes (2011:9) liberou “mais terras as margens do rio, principalmente na margem direita, aumentando o espaço que foi sendo ocupado por fábricas e grandes armazéns, constituindo o setor atacadista da cidade, em virtude da proximidade com a estação ferroviária”.

O bairro Santa Terezinha, antigo Tapera, constitui outro exemplo. Embora já tivesse “a Polícia Militar e o Instituto Cândido Tostes, desenvolveu-se depois da retificação do rio Paraíba”

(IHGJF, 2009:78). Outras relevantes considerações sobre a expansão urbana associada à retificação do rio são apresentadas na obra de Brasil (2013).

Outra consequência foi a expansão da cidade para a zona sudeste. Parte dos 6.800 desabrigados pela enchente foi alojada em casas populares, edificadas em terrenos doados pela Prefeitura. Foram 150 casas, construídas pelo engenheiro Deusdedith Salgado, vencedor da concorrência pública. Embora a matéria do Jornal Diário Mercantil, de março/1941, mencione que “as construções oferecem um magnífico aspecto não só sob o ponto de vista técnico como o de conforto e higiene”, segundo Oliveira (1966:289) “poucos flagelados se abrigaram, preferindo muitos reconstruir seus barracões, em terreno alheio, à beira do rio, enquanto outros se negaram (...) a morar naquele local, que o povo crismara de Flagelo”. Somente após tais casas passarem à administração da Sociedade São Vicente de Paulo, é que o local recebeu o nome de Vila Furtado de Menezes.

A retificação viabilizou a abertura e consolidação da atual Avenida Brasil, principal ligação entre as regiões sudeste, centro e norte da cidade. Sua construção, em etapas, levou décadas. Pela lei nº 1.851, de 29/05/1963, por exemplo, eram “desapropriados pela Prefeitura os dois primeiros prédios, cuja demolição se tornara necessária para a abertura da avenida marginal ao rio Paraibuna, no trecho entre a Avenida Rio Branco e a Rua Teresa Cristina, cujas obras já se achavam em execução pelo Departamento Nacional de Obras e Saneamento” (OLIVEIRA, 1975:136)

Todas estas modificações muito impactaram o mercado imobiliário local, tanto pela desvalorização de certas áreas – aquelas susceptíveis às enchentes – quanto pela valorização de outras, como exemplificado na figura 6.

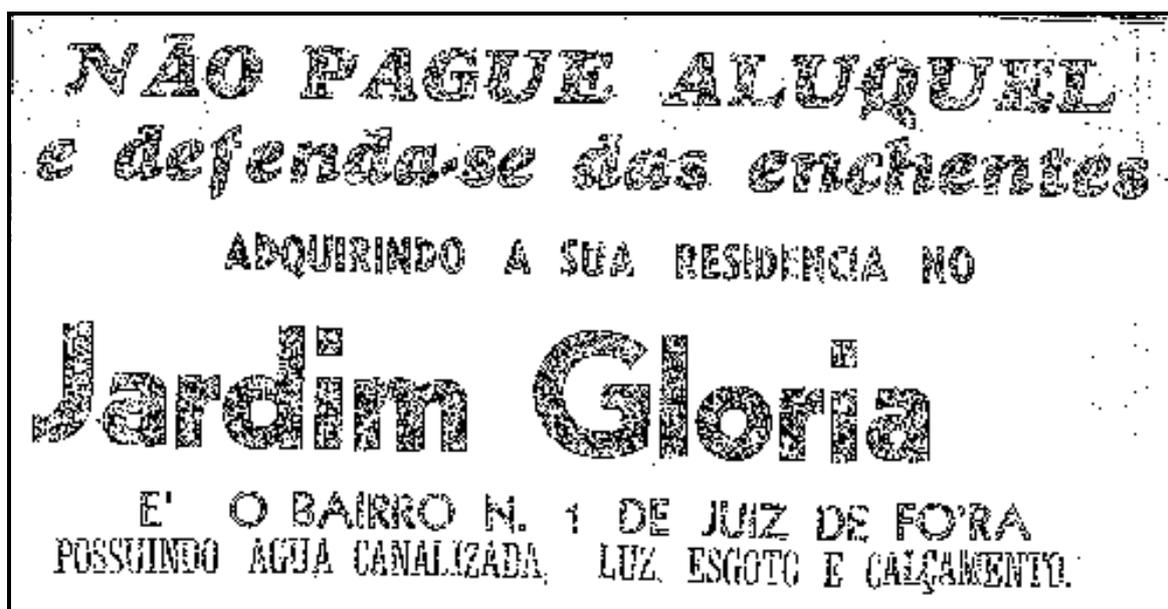


FIGURA 6: Trecho de propaganda veiculada na imprensa após a enchente.

4. Considerações finais

Ficou clara, ao longo da pesquisa, a completa associação entre o processo de consolidação e expansão da malha urbana de Juiz de Fora e a histórica luta pelo domínio das águas do rio Paraibuna, principal elemento norteador da ocupação regional. A incansável busca pela salubridade, por novos espaços destinados à expansão da cidade e pelo controle de suas frequentes inundações foram, em larga medida, os grandes responsáveis por definir o atual ordenamento de seu território, seja pela incorporação de novas áreas ou pelo redirecionamento do processo de crescimento urbano.

Dentro desse contexto, pode-se concluir que o processo de expansão urbana de Juiz de Fora se encontra extremamente atrelado à enchente de 1940. Esse evento foi responsável pela consolidação da área central e pela expansão da mancha urbana nos sentidos norte e sudeste (abertura da Avenida Brasil, construção da Variante Howyan, bairro Furtado de Menezes etc.), constituindo-se num marco fundamental do processo de urbanização local. Tudo isso possibilitado pela completa transformação do seu principal curso d'água.

Referências

- ABREU, Duarte de. **Mensagens apresentadas à Câmara Municipal de Juiz de Fora por seu Presidente Dr. Duarte de Abreu – triênio 1905 a 1907**. Juiz de Fora: Tipografia do Correio de Minas, 1907.
- AMARAL, Aelson Faria. **Juiz de Fora Ontem e Hoje**. 1ª Edição. Juiz de Fora: FUNALFA, 2013, 73p.
- BRASIL, Camila Campos Grossi. **Paisagem e ambiente construído: intervenções antrópicas no traçado do rio Paraibuna, em Juiz de Fora – MG**. Juiz de Fora: UJFJ, 2013, 170p (Dissertação de Mestrado).
- CIRIGLIANO, Raphael. **Relatório apresentado ao senhor Governador do Estado pelo Prefeito Raphael Cirigliano – exercício de 1940**. Juiz de Fora: Companhia Dias Cardoso, 1940).
- COUTO, Ângela Oliveira & ROCHA, Isaura Regina Azevedo. **Juiz de Fora em dois tempos**. 1ª Edição. Juiz de Fora: ESDEVA/Tribuna de Minas, 1996, 128p.
- ESTEVES, Albino & LAGE, Oscar Vidal Barbosa. **Álbum do Município de Juiz de Fora**. 3ª Edição. Juiz de Fora: FUNALFA, 2008, 512p.
- FONSECA, Walter. **Pequena enciclopédia da cidade de Juiz de Fora – gente, fatos e coisas**. 1ª Edição. São Paulo: Ícone, 1987.
- GÓES, Hildebrando de Araújo. **Inundações do Paraibuna em Juiz de Fora**. 1ª Edição. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943, 40p.

- HOWYAN, Gregory. **Saneamento e expansão da cidade de Juiz de Fora: águas e esgotos; retificação de rios, drenagem**. 1ª Edição. Juiz de Fora: FUNALFA Edições, 2004, 158p.
- IHGJF (Instituto Histórico e Geográfico de Juiz de Fora). Nossas ruas, seus nomes e seus mistérios. In: **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Juiz de Fora**. Juiz de Fora: IHGJF, maio/2009, p. 75/78.
- LESSA, Jair. **Juiz de Fora e seus pioneiros (do Caminho Novo à Proclamação)**. 1ª Edição. Juiz de Fora: UFJF/FUNALFA, 1985, 280p.
- MACHADO, Pedro José de Oliveira & CUNHA, Sandra Baptista da. Juiz de Fora: Inundações, Saneamento e Ordenamento Territorial. In: **Revista Geográfica de América Central**. Número Especial EGAL, Costa Rica, 2011, p. 01/15.
- MENEZES, Maria Lúcia Pires. **A Geografia urbana de Juiz de Fora na atual economia mundializada. Apontamentos para uma pesquisa**. Belo Horizonte: XII Simpósio Nacional de Geografia Urbana, 2011.
- NAVA, Pedro. **Baú de Ossos: Memórias**. 4ª Edição. Rio de Janeiro: José Olympio, 1974, 396p.
- OLIVEIRA, Paulino de. **História de Juiz de Fora**. 1ª Edição. Juiz de Fora: Gráfica, Comércio e Indústria Ltda., 1966, 327p.
- OLIVEIRA, Paulino de. **Efemérides Juizforanas (1698-1965)**. 1ª Edição. Juiz de Fora: UFJF, 1975, 247.
- PROCÓPIO FILHO, J. **Salvo erro ou omissão**. 1ª edição. Juiz de Fora: ESDEVA, 1979, 362p.
- STAICO, Jorge. **A bacia do rio Paraibuna em Juiz de Fora – 1ª parte A natureza**. 1ª Edição. Juiz de Fora: UFJF, 1977, 246p.