

A INFLUÊNCIA PAULISTA NA FORMAÇÃO ECONÔMICA E SOCIAL DO TRIÂNGULO MINEIRO

Eduardo Nunes Guimarães*

Quando se reflete sobre os indicadores do desenvolvimento social e econômico de Minas Gerais, salta aos olhos do analista o questionamento do significado dos resultados obtidos à luz da heterogeneidade do espaço econômico mineiro. Ou seja, considerando que Minas Gerais é uma delimitação territorial institucionalmente definida, indaga-se qual a representatividade de um resultado médio e o conseqüente desdobramento para a elaboração de um projeto de desenvolvimento para este Estado, reconhecidamente conformado na diferenciação das Gerais. Muito já se discutiu acerca das características distintivas do mineiro, procurando ressaltar as influências, seja dos aspectos geográficos das montanhas de Minas, seja dos aspectos naturais de suas minas de ouro, diamantes e demais produtos extrativos, bem como os aspectos culturais e sociológicos (Vasconcelos, 1968) que moldaram um tipo característico de personalidade e de mineiridade, mineirismo, ou qualidade de ser do mineiro. Nem de longe é nosso objetivo olvidar, conforme ressaltado por Pôrto (1982), as sábias palavras do reconhecido romancista Guimarães Rosa: “*o mineiro há*”. Também não seria nosso objetivo procurar características nos diversos tipos “mineiros” para contrapor ao mineiro “padrão”, ou tipo ideal, esta última, conforme já reconhecido, por si só, “*uma tarefa difícil, talvez não científica, definir precisamente o mineiro*”. (Pôrto, 1982:56)

Nosso propósito é partir de uma abordagem histórico-estrutural da formação sócio-econômica de Minas Gerais, procurando, sobretudo, na formação heterogênea das Gerais, resgatar os elementos caracterizadores das distintas inserções de suas economias regionais, como hipótese explicativa de suas diferenciações e variações ao longo da história. Conforme eternizado pelo poeta Carlos Drumond de Andrade: “Minas não há mais”. Ou seja, será que as transformações ocorridas em Minas Gerais não produziram outros tipos de mineiro, fruto das novas inserções na economia nacional? Não se trata, portanto, de negar as origens dos “outros” mineiros, mas apenas de reconhecer suas múltiplas variações regionais.

O território de Minas Gerais ganha expressão no século XVIII com a exploração mineral, cujas características objetivas da organização produtiva, sob o domínio colonial, lhe

* Professor Adjunto do Instituto de Economia da UFU

imprimiram uma certa organização espacial, com nucleações e dinamismo econômico e social bem definidos nas áreas de mineração, sem muita integração com o entorno. Ou seja, desenvolviam-se assim as áreas de exploração mineral, sobretudo de ouro e diamantes, produzindo experiências culturais e econômicas inéditas, enquanto o restante do seu território permanecia praticamente sem ocupação. A secular decadência da mineração, sucedida nos séculos XIX e XX pela nova economia agrário-exportadora e depois industrial, deslocou a centralidade da nascente economia brasileira para o Rio de Janeiro e depois para São Paulo. Este deslocamento, acrescido da limitada influência regional reservada à nascente e próspera capital mineira encontra-se na base da multiplicidade de experiências sócio-econômicas no seu centro e nas Gerais. As novas bases econômicas da nação e suas formas de articulação espacial demarcaram a perda de participação econômica do território estadual e a própria emigração dos mineiros para fora do seu território, mas também para a área central e o restante das Gerais.

Assim, em contraste com o letárgico abandono das áreas de mineração, desenvolveram-se diferentes experiências de inserção na economia e de organização espacial. Ou seja, as novas áreas de ocupação não nasceram deslocadas da experiência da mineração, mas se dissociaram desta à medida que reproduzem novas experiências de desenvolvimento sócio-econômico, cuja ausência de uma forte centralidade econômica no próprio estado permite o desabrochar de distintas realidades e novas formações regionais.

O conceito de região que adotamos não se restringe a áreas internas aos territórios estaduais e, claramente, não possui um limite territorial previamente definido, aproximando-se mais da noção de região abstrata, desenvolvida por Perroux (1967); porém, devendo cumprir pelo menos dois requisitos: possuir uma nucleação interna definida e ser objeto de um campo de forças que integra, de forma regular, interesses mediados por um volume relativamente representativo de fluxos sócio-econômicos internos¹. Na verdade, a dinâmica regional geralmente transcende as fronteiras territoriais estaduais e até nacionais, conforme aponta Rochefort (1998), movidas que são pelas dinâmicas áreas de influência.

Este é o caso particular da região do Triângulo Mineiro, cuja delimitação territorial de suas fronteiras, com certeza, é muito mais perceptível pela objetividade dos marcos geográficos naturais, representados pelo formato geométrico dos leitos fluviais dos rios Paranaíba e Grande, do que pelas características intrínsecas de sua formação sócio-

¹ . O conceito de região sabidamente não representa um consenso nas áreas de conhecimento que lidam com o objeto espacial. Ver a respeito: Markusen (1981); Lemos (1988); Guimarães (1997); Pacheco (1998) e Lemos et alli (2000).

econômica, cuja integração com São Paulo e Centro-Oeste, ao mesmo tempo, ultrapassam os limites do território estadual e se dissociam das tradicionais características da formação sócio-econômica das Minas Gerais. Embora traga no próprio nome o atributo de pertencer a Minas Gerais, esta região, com certeza, historicamente, ajuda a engrossar as variadas expressões das Gerais. Nosso objetivo, portanto, é caracterizar a histórica experiência de inserção regional do Triângulo Mineiro, destacando a construção de uma identidade regionalista² em oposição aos interesses que comandam política e economicamente o estado ao qual pertence. Como desdobramento, também é nosso intuito apontar para o desafio que representa para os formuladores da política econômica mineira, conceber a inserção estadual do Triângulo Mineiro, haja vista tratar-se de um caso das várias “Minas”, embora de uma porção das Gerais com trajetória social e econômica integrada numa divisão territorial do trabalho que foge ao escopo do seu estado.

CARACTERIZAÇÃO HISTÓRICA DA DINÂMICA REGIONAL

Desde a ocupação pioneira do Triângulo Mineiro como ponto de abastecimento de tropas que rumavam ao Centro-Oeste, ainda no início do século XVIII, até a sua consolidação como entreposto comercial do “Brasil Central”, consolidado com a ferrovia em fins do séc. XIX, sua história se dissocia do padrão de decadência do ciclo do ouro, proporcionando-lhe altas taxas de crescimento garantidas por um engate virtuoso nos principais circuitos de produção, circulação e consumo da economia paulista e brasileira. Sua precoce mercantilização e constituição enquanto entreposto comercial de vasto *hinterland* do país possibilitou-lhe uma apropriação de excedentes econômicos e integração nas principais ondas nacionais de expansão. O que foi possível tendo em vista o destino de ser caminho para Brasília e depois de se consolidar como localização estratégica para a incorporação produtiva dos cerrados.

Como área de intermediação da economia paulista com o Centro-Oeste, o Triângulo Mineiro pôde atrelar-se, dinamicamente, aos impulsos advindos do novo padrão agrícola brasileiro, processo que continua promovendo uma grande reestruturação espacial da agropecuária e da agroindústria, comandada pela lógica da interpenetração de capitais, própria dos Complexos Agro-industriais. Esta histórica inserção complementar à economia paulista imprimiu uma singularidade na estruturação espacial desta atípica região mineira, cujos

² - Conforme definição dada por Markusen (1981).

desdobramentos recentes indicam uma forte tendência à diversificação econômica com peso representativo do setor agroindustrial, do comércio atacadista e dos serviços modernos, muito distintos da típica industrialização da região central mineira.

Desde seus primórdios sócio-econômicos a área identificada como Triângulo Mineiro foi palco de disputas entre paulistas, goianos e mineiros, e como as demais áreas das Gerais, conforme Matos (1981: 211), um dia já lhe chamaram de sertão, ou melhor, de “Sertão da Farinha Podre”. Mesmo depois de, definitivamente, passada aos domínios das Minas Gerais, esta região manteve seu ímpeto regionalista separatista, em defesa da sua identidade regional.

Num breve retrospecto histórico podemos dizer que a formação sócio-econômica do Triângulo Mineiro remonta às rotas dos Bandeirantes, que por meio de suas bandeiras saíam da Capitania de São Vicente, adentrando o território continental em busca de índios e riqueza mineral. A descoberta de ouro em Goiás e Mato Grosso, no final do século XVII, criou as condições objetivas para a definição de um incipiente traçado de fluxos de mercadorias e pessoas entre o litoral de São Paulo e o atual Centro-Oeste, passando por futuras terras triangulinas. A descoberta de ouro na área ocidental próxima a Serra da Canastra, na margem do Rio Araguari (também denominado de Rio das Velhas), formaria o 1º núcleo de mineração regional, base da ulterior ocupação do Triângulo Mineiro. Nesta ocupação originária, segundo Matos (1981:211) daria origem o Julgado de Nossa Senhora do Desterro das Cachoeiras do Rio das Velhas do Desemboque, mais tarde, apenas Julgado de Desemboque, que abrangia o triângulo formado pelos Rios Grande e Paranaíba e parte do sul de Goiás, cuja maior parte da área, segundo o referido autor, em 1837, ainda continuava quase desconhecida.

Desta incursão pioneira do bandeirantismo resultou a anexação desta área do atual Triângulo Mineiro aos domínios paulistas, ao qual pertenceu entre 1720 e 1748. O florescimento da mineração em Goiás e Mato Grosso fomentou o estabelecimento de duas rotas principais nesta área: a rota de São Paulo e a Estrada Salineira.

A rota de São Paulo (ou rota do Anhanguera ou caminho de Goiás), ia de São Paulo a Goiás, passando por Desemboque. Partia do litoral paulista, passava por São Paulo, Jundiá, Campinas, Mogi-Mirim (antiga Mogi dos Campos), chegando até Franca, daí cruzava o porto da Espinha na divisa de Minas com São Paulo, cruzava o território triangulino até atingir seu destino que era Goiás. Segundo Matos (1981:208), no ano de 1741, o governador de Goiás ordenou às expensas do seu erário a formação de várias aldeias ao longo da rota de São Paulo, com o objetivo de dar apoio e proteção ao fluxo de pessoas e mercadorias nas terras do Julgado de Desemboque. Como desdobramento desta ocupação, a partir de 1748 esta área passou aos domínios de Goiás e deste fez parte constitutiva até o ano de 1816. Foi somente a

partir desta data, já na crise da mineração, que o atual Triângulo Mineiro passou a fazer parte de Minas Gerais.

A Estrada Salineira, por sua vez, partia do litoral carioca, adentrava o sul de Minas, passando por São João Del'Rei e indo até Araxá, Patrocínio, no sentido de Paracatu, seguindo em direção a Goiás e Mato Grosso. Por esta rota era feito o trânsito do Rio de Janeiro com Cuiabá³. Como o Julgado de Paracatu pertencia a Minas Gerais, conformou-se nesta época uma situação no mínimo curiosa. É que a rota salineira, vinda do sul de Minas, adentrava o território de Goiás no Triângulo Mineiro, seguia novamente em direção a Minas Gerais, no sentido de Paracatu e depois re-entrava no território goiano para atingir a cidade de Goiás.

Esta última rota ocupou o papel primordial no sentido de integração do sertão triangulino no ciclo do ouro, por onde eram interligadas as duas principais economias minerais e conseqüentemente as principais nucleações urbanas do período. Esta rota fez emergir e prosperar o povoamento de Araxá, fazendo com que o Julgado de Desemboque fosse desmembrado em dois, originando o Julgado de Araxá. Estes dois Julgados, com inserções históricas em distintas rotas de integração comercial é que formaram a base territorial do atual Triângulo Mineiro. Mais do que a importância da incipiente mineração em suas áreas, a maior prosperidade na ocupação inicial do Triângulo coube aos pontos de apoio à mineração, com destaque as regiões de águas minerais dos atuais municípios de Araxá e Patrocínio,⁴ que ofereciam condições particularmente favoráveis ao desenvolvimento do rebanho bovino, devido à ocorrência do salitre.

Como decorrência desta curiosa situação de possuir um pedaço de Goiás no meio da rota de Minas para aquela Província, segundo Matos (1981:208), por meio de alvará de 04 de abril de 1816, conforme já referido, as extensões dos Julgados de Desemboque e Araxá foram incorporados à Comarca de Paracatu, como conseqüência de requerimento de seus habitantes

3 - Ver COIMBRA, Crésio. Visão histórica e análise conceitual dos transportes no Brasil. Publicação do CEDOP do Ministério dos Transportes, Rio de Janeiro, 1974; SAMPAIO, Antônio Borges. Uberaba: História, fatos e homens. Uberaba, Ed. Academia de Letras do Triângulo Mineiro, 1971.

4 - O início da ocupação econômica destas duas áreas datam de meados do século XVIII. A região do atual município de Araxá começou a ser colonizada a partir de meados da década de 1770, quando foram massacrados os índios que ocupavam aquela área. Esta colonização tinha o atrativo das águas minerais e foi realizada por elementos de São João Del'Rei, São Bento do Tamanduá (atual Itapeçerica), Pitangui, etc. Dedicaram-se ao pastoreio ou fixaram-se em atividade agrícola nas vertentes próximas às águas minerais. (vol. XXIV). A ocupação de Patrocínio também ocorreu no mesmo período, quando por ordem do capitão-general de Minas Gerais, o capitão Inácio de Oliveira Campos se estabeleceu no local, com fazenda de criação e agrícola, para abastecimento dos viajantes que transitavam de Minas para Goiás, passando por Pitangui. (vol. XXVI) In: Enciclopédia dos Municípios Brasileiros, IBGE, Rio de Janeiro, 1958.

para se livrarem dos impostos cobrados na Província de Goiás.⁵ Mas mais curioso ainda foi o fato de que a anexação desta área à Província de Minas Gerais ocorreu tão somente em termos civis, pois esta região continuaria subordinada à administração eclesiástica e guarnecida por tropas militares de Goiás.

O Julgado do Desemboque foi portanto a matriz inicial de onde foram desmembrados os municípios que hoje formam o Triângulo Mineiro, sendo seus primeiros habitantes originários das Minas Gerais. O período de auge da exploração mineral nas terras triangulinas ocorreu entre as décadas de 1740 e 1789, quando então o mineral foi se esgotando e iniciou a decadência daquele que foi o primeiro núcleo urbano da região. Este núcleo, que dependia exclusivamente da extração mineral, já quase nem mais existe, estagnou e involuiu.⁶ Os demais núcleos urbanos, formados principalmente por imigrantes mineiros, prosperaram principalmente nas localidades onde continuavam a ocorrer o trânsito de pessoas e mercadorias entre o Sudeste e o Centro-Oeste. E a maior ou menor prosperidade tinha limites naturais objetivos, mas definia-se sobretudo pela localização nas principais rotas de integração. Este foi o caso específico das Paróquias de São Domingos do Araxá (1791) e a Paróquia de Nossa Senhora do Patrocínio do Salitre (1800). Por serem áreas onde a pecuária encontrava condições determinantemente propícias ao desenvolvimento do rebanho bovino, a referida dotação natural de salitre, estas não perderam de todo seu dinamismo, o que permitia um mínimo de potencialidade de fixação do elemento social fragilmente ligado aos impulsos do mercado. O que foi possível devido às características históricas da pecuária. Ou seja, pela particularidade do produto, o gado, não só crescer vegetativamente como poder ser auto-transportado até o mercado.

Assim, pouco antes de ser definitivamente incorporado a Minas Gerais, o Triângulo Mineiro encontrava-se dividido em dois Julgados. O Julgado do Desemboque, abrangendo a porção oeste, em franca desarticulação econômica, onde em algumas de suas áreas, ainda não exploradas, eram ensaiados processos incipientes de ocupação rural. E o Julgado do Araxá, abrangendo a porção leste, onde a pecuária ganhava força, principalmente nos pontos de ligação da região do sul de Minas com Paracatu (e daí com Goiás), destacando-se a formação do núcleo urbano de Araxá, que emergiria como centro de dominância política e mercantil de todo o Triângulo Mineiro.⁷ Ou seja, o Triângulo Mineiro já nascia segregado em duas áreas

⁵ - Esta anexação territorial também encontra uma versão mais lendária na intervenção pessoal da famosa Dona Beija de Araxá.

⁶ - Após 1862 Desemboque passou a distrito da atual cidade de Sacramento.

⁷ - Merece destaque a descoberta de diamantes em Bagagem (atual Estrela do Sul), que embora pontual e isolado, exerceu uma forte atração populacional, também na região, nas décadas de 1840 e 1850.

com dinâmicas distintas, a porção oeste mais ligada a Estrada de São Paulo e a porção leste integrada na rota mineira de ligação ao Rio de Janeiro.

Apesar deste cenário, uma importante transformação ocorreu na primeira metade do século XIX, com a exploração, nas primeiras décadas do século XIX, de uma rota fluvial, que ligava parte do percurso entre os portos paulistas e o rio Grande nas proximidades da "nova" Uberaba. Esta foi, a condição que permitiu uma localização diferenciada para a incipiente Uberaba, possibilitando-lhe conquistar privilégios comerciais em relação aos demais núcleos agropecuários regionais. E, em um período de precárias condições de transportes e comunicações, uma posição geográfica privilegiada possibilitava de forma determinante o aproveitamento econômico de uma região marginal, através do estabelecimento de rentáveis relações mercantis.

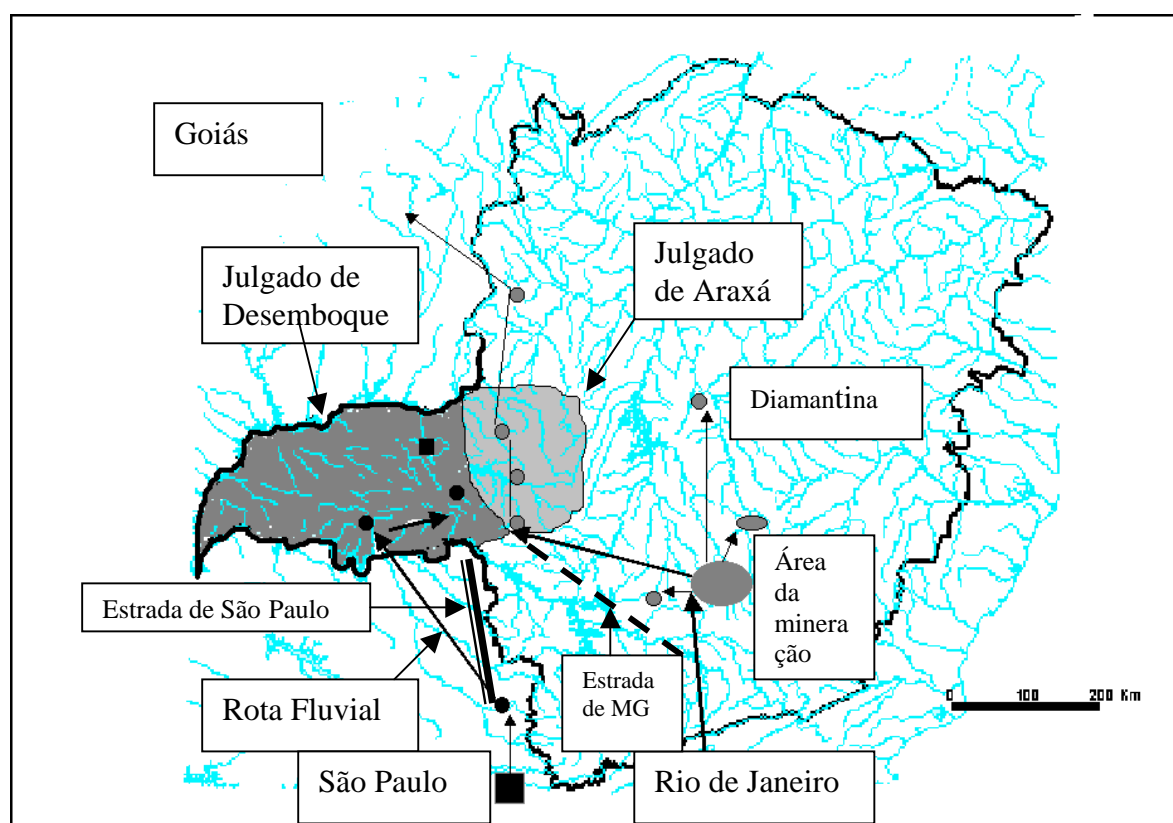
Segundo nos conta Saint-Hilaire "a nova 'rota salineira' passava por São Paulo, Jundiaí, Campinas, porto de São Bartolomeu (rio Mogi), descia pelo rio Pardo e subia pelo rio Grande buscando o porto da Ponte Alta daí, através de carros de bois, chegava a Uberaba". (Saint-Hilaire, A. de, citado por: REZENDE, E.M.M. de, p. 36).

Estabelecia-se assim um importante canal de mercantilização alternativo para o interior triangulino. Esta região e adjacências de Goiás e Mato Grosso forneciam ao litoral o gado⁸ e compravam o sal através da rota fluvial com entroncamento em Uberaba. Esta canalizava assim toda a demanda de mercadorias de boa parte do interior brasileiro e, com isso, teve um rápido crescimento de seu comércio para além dos domínios de Araxá e Franca (SP).

Paralelo a estes acontecimentos, que deram um impulso inicial a Uberaba, desenvolvia-se a economia cafeeira, que por volta de 1860 já adentrava o oeste paulista. Esta entrava em sua fase capitalista - assalariada - consolidando a imigração européia, formando um mercado interno, criando as bases para uma industrialização e abrindo expectativas mercantis para as regiões marginais. E no "front" externo, a Revolução Industrial Inglesa seguia a pleno - vapor - desenvolvendo os transportes (ferrovias) e as comunicações.

8 - A seguinte passagem narrada por Saint-Hilaire é ilustrativa das condições mercantis dos produtos da região. '...os produtos (agrícolas) não encontram mercado devido à distância que separa esta região das cidades e arraiais mais populosos. É igualmente impraticável levar porcos a pé até o Rio de Janeiro e o sal é caro demais para que haja lucro em mandar toucinho salgado.' Citado por MENDES, E.L., p. 17. A rota por onde o gado chegava ao mercado, neste período, começava em Mato Grosso e Goiás, descia ao Triângulo Mineiro, de onde demandava o Sul de Minas e depois o Rio de Janeiro, seguindo respectivamente as seguintes fases: cria, recria, engorda e consumo final.

MAPA 1 PRINCIPAIS ROTAS DE INTEGRAÇÃO NO SÉCULO XIX



Uberaba era neste contexto a cidade triangulina, melhor aparelhada para receber o progresso e iniciar sua fase moderna, integrada ao centro econômico nacional. Isto nos é relatado pelo historiador uberabense que descreve o seguinte cenário: *"em 1874, a situação desta praça era a mais lisonjeira possível, com tendência à elevação. Havia, além de muitos armazéns de sal e molhados, dez casas de varejo e doze de atacado e varejo."* (Pontes, p. 92).

Portanto, a navegação fluvial, já naquele período, fortaleceu a ruptura entre as duas porções do Triângulo Mineiro e, pela primeira vez, começou a esboçar uma dominação dos estímulos mercantis da precoce integração comercial com São Paulo sobre a porção integrada na tradicional economia mineira.

A FERROVIA E OS NOVOS CAMINHOS ECONÔMICOS

A primeira ferrovia que veio ao Triângulo foi a companhia Mogiana de Estradas de Ferro, com sede em Campinas, no Estado de São Paulo, organizada em 1872 com capitais cafeeiros. Seu primeiro trecho constava de 106 km, entre as cidades de Campinas e Mogi-Mirim, com ramal para Amparo. A rentabilidade deste negócio estava assegurada nos termos

da lei provincial n. 18 de 21 de março de 1872, com privilégios e garantias de juros de 7% sobre o capital.⁹

Como se pode perceber, a expansão ferroviária tinha a garantia legal de rentabilidade, motivo econômico suficiente para ser estendida em direção ao interior. O negócio cafeeiro era uma atividade capaz de gerar capitais e organizar ferrovias e as ferrovias representavam a possibilidade de expansão dos cafezais. Entretanto, a garantia inicial dos trilhos no interior remonta ao suporte governamental, que garantia uma rentabilidade mínima de 7% sobre o capital aplicado. Desta forma, a ampla penetração interiorana das estradas de ferro não encontra respaldo, no curto prazo, nas necessidades impostas de escoamento da produção, mas sim, substancialmente em dois motivos: a própria valorização do capital, com a garantia de rentabilidade já mencionada e a conquista de mercados potenciais de demanda e produção. A ferrovia no interior não deve ser vista, pois, no sentido da atração, mas da expansão. O que coaduna com a história verificada, de que, por onde a ferrovia passou transmutaram as relações de produção.

Foi assim que a companhia Mogiana de Estradas de Ferro, através de constantes renovações contratuais com o governo provincial, prolongou seus trilhos até as margens do Rio Grande, estação de Jaguara, com contrato firmado em 17 de fevereiro de 1883. Os motivos que levaram a ferrovia no sentido específico da estação de Jaguara provavelmente tem uma explicação muito simples, ou seja, é que naquele local existia uma ponte, construída na década de 1850, por onde transitava parte das mercadorias entre Minas Gerais e São Paulo (Antiga estrada de São Paulo). E a companhia Mogiana não só se aproveitou deste fato, como também fez alguns reparos na respectiva ponte e avançou pelo território mineiro, buscando garantir o direito de exploração de promissoras áreas. Portanto, em abril de 1889, inauguravam-se as estações de Sacramento, Conquista e Uberaba, sem as prévias garantias de juros, porém, como estratégia básica para negociá-los.

De fato esta estratégia foi confirmada através do decreto 862, de 16 de outubro de 1890, que concedeu à companhia Mogiana, o prolongamento dos seus trilhos da estação de Jaguara até a cidade de Catalão no Estado de Goiás¹⁰. Estava implantada a ferrovia no Triângulo, ligando-o ao centro dinâmico da economia brasileira, à força da cafeicultura e à incipiente indústria paulista.

⁹ - Ver a respeito do programa de garantias do Governo, Siqueira (2002).

¹⁰ - Este decreto foi assinado com o governo provisório da República e teve a denominação de Ramal de Catalão. Ver TEIXEIRA, T. op. cit., pp. 532/3.

Em 1895 inaugurava-se a estação de Uberabinha (Uberlândia) e um ano depois a estação de Araguari¹¹. E os trilhos da Mogiana pararam por aí, sendo que somente depois de mais uma década é que a Estrada de Ferro Goiás estendeu os mesmos de Araguari a Catalão (1913) e, mais tarde, até Anápolis (1935), ambas cidades do Estado de Goiás.

A ferrovia veio reformular a organização sócio-econômica do Triângulo e, ao mesmo tempo, redefinir o papel de suas cidades na divisão inter-regional do trabalho. A chegada desta até Uberaba significava o estabelecimento dos caminhos econômicos modernos. Estava superada a rota fluvial, que fez também de Frutal uma cidade (1885), e estabelecido o domínio de Uberaba sobre todo o território triangulino, matogrossense e goiano.

A explicação do alongamento dos trilhos da Mogiana às terras triangulinas, no nosso entender, encontrava respaldo em dois fatores fundamentais: expectativas futuras e garantias governamentais. Já mencionamos o fato do Governo conceder privilégios e garantias de juros de 7% sobre o capital investido. Mas, antes de mais nada, é preciso ressaltar que estes privilégios não constituíam condição suficiente. Antes de ser uma garantia para o investimento do capital, a expansão ferroviária era sobretudo um fenômeno mundial, ou seja, era uma possibilidade efetiva na periferia. E é a partir desta possibilidade que podemos pensar o aparato governamental e a expansão ferroviária brasileira¹².

No que tange especificamente ao Ramal que veio ao Triângulo Mineiro, ligando as estações de Jaguará a Araguari, sua viabilidade econômica era altamente questionável¹³. Segundo análise histórica, este Ramal era "*também subvencionado pelo governo, e por longos anos funcionou sob essa garantia em face do tráfego deficitário que mantinha*". (Teixeira: 535). Assim sendo, a citação seguinte corrobora para qualificar a situação em que os trilhos de ferro se tornaram realidade no Triângulo. "A penetração do ramal da 'Alta Mogiana' (Campinas-Araguari) pelos sertões do Triângulo, seria uma aventura, de vez que as zonas eram despovoadas e pouco produziam para garantirem lucro compensador à Companhia. Por esse motivo, o que havia de mais perfeito em inferioridade foi destinado a esse setor. Trilhos finos e gastos; bitola estreita; traçado defeituoso e material de qualidade a mais inferior que se pode usar". (Revista Uberlândia Ilustrada, n. 14, dez. 1947, p. 12).

O segundo fator que justificaria o referido Ramal foi a expectativa quanto ao mercado futuro do Centro-Oeste. Àquela época, 18 de outubro de 1890, quando a companhia Mogiana

11 - As estações da E.F. Mogiana no ramal Jaguará-Araguari são as seguintes, com respectiva quilometragem: Jaguará, km 0; Sacramento, km 11; Conquista, km 26; Engenheiro Lisboa, km 53; Paineiras, km 78; Uberaba, km 102; Mangabeira, km 125; Palestina, km 146; Burity, km 170; Irará, km 190; Sucupira, km 215; Uberabinha, km 238; Sobradinho, km 256; Araguari, km 283; c/ JACOB, R., P.528 - OBS: grifamos os municípios.

12 - Sobre a expansão ferroviária brasileira ver: SILVA, S., op. cit., p. 58; DINIZ, C.C., (19870, op. cit., cap IV.

13 - A este respeito, ver quadro de receitas e despesas das Estradas de Ferro Mineiras de 1892 a 1897 e 1902 a 1907, in: JACOB, R., op. cit., pp. 451-52.

de Estradas de Ferro realizava contratos com o Governo Provisório para o prolongamento de suas linhas, do rio Grande a Catalão em Goiás, já se encontravam em discussão os propósitos de mudança da Capital Federal para o Centro-Oeste. Este fato viria a ser afirmado na Constituição de 24 de fevereiro de 1891 e consumado no Plano-de-Metas do governo J.K. (1956-1960). A partir desta expectativa e com base nas garantias do Estado, ficava "*definitivamente assentado o propósito da Mogiana de tornar-se intermediária ou total construtora das linhas que deveriam ligar São Paulo ao planalto central*", hoje Brasília (Teixeira, pp. 536-37).

A chegada da ferrovia ao Triângulo Mineiro reformulou toda a hierarquia regional e definitivamente colocou esta região em contato direto com a economia paulista e na sua função de entreposto do Centro-Oeste. Uma caracterização deste processo nos é dada por Araújo, enfatizando que:

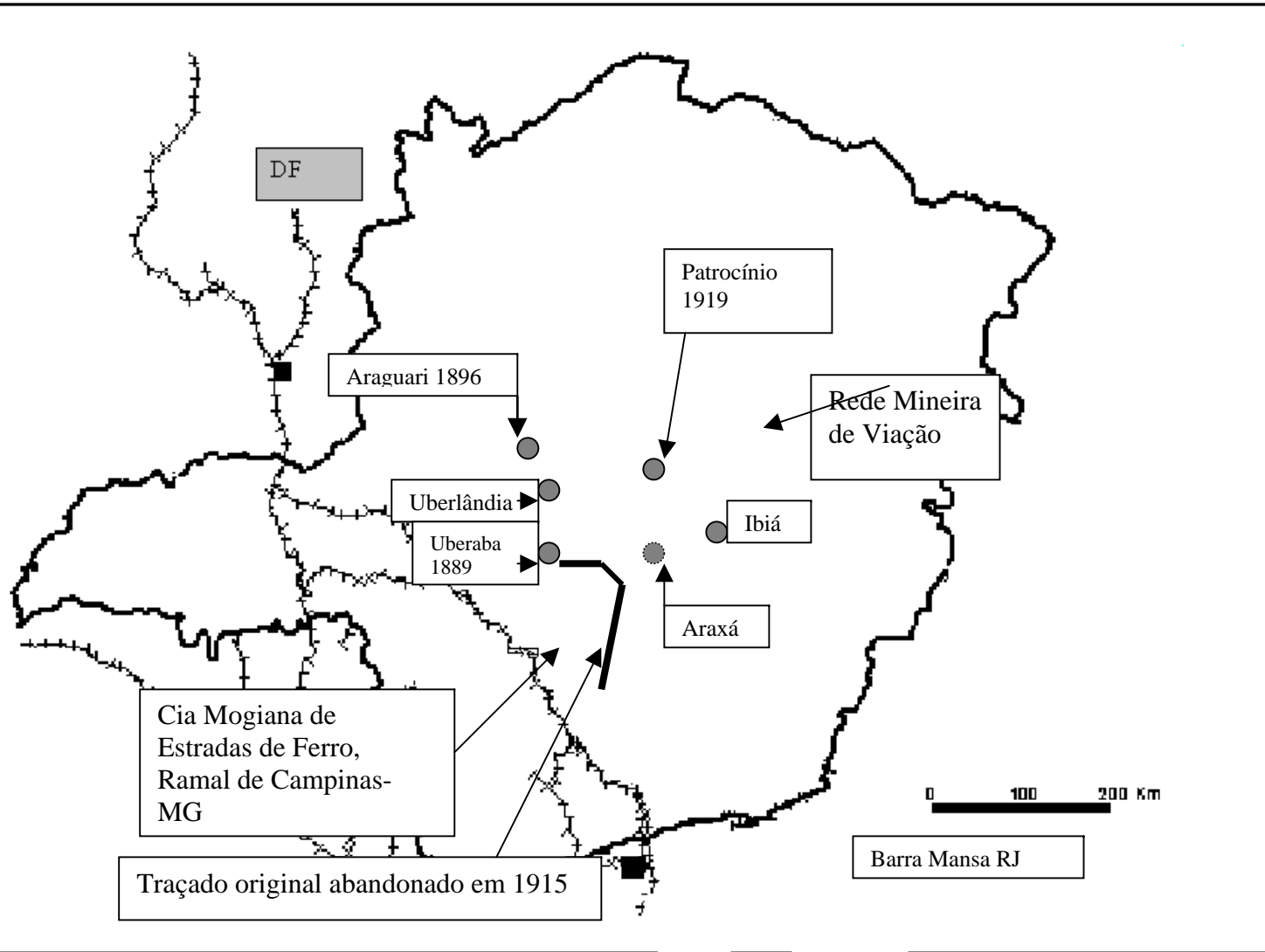
"sob o domínio do capital comercial sediado no Triângulo Mineiro, é que se dá a integração de Goiás no mercado nacional, este representado principalmente pelo complexo cafeeiro que concentrava a acumulação de capital na economia brasileira. O grosso do produto pecuário e agrícola exportado de Goiás e as importações de todos os artigos passam a se realizar através da intermediação comercial das cidades do Triângulo. Não se pode analisar, portanto, a partir desse período (1890), a economia de Goiás, sem levar em conta esse domínio comercial". (Araújo, p. 45)

Até a década de 1920, sob os efeitos da influência da Mogiana estas três cidades triangulinas, mas principalmente Uberaba e Araguari, ampliaram sem resistências econômicas seus domínios sobre o Centro-Oeste e a porção leste do Triângulo, reintegrando as duas porções numa única lógica regional. A partir deste período, as cidades de Araxá e Patrocínio (1919) passaram a contar com os benefícios ferroviários, servidas pela Estrada de Ferro Oeste de Minas(em 1931 passou a denominar-se Rede Mineira de Viação), que as colocava em contato com o mercado da capital federal, ligando-as a Barra Mansa (RJ) onde se entroncava com a Central do Brasil¹⁴.

14 - Em 1931 as estações de Patrocínio e Uberaba eram os pontos terminais da R.M.V. no território triangulino. De Patrocínio a Catalão encontrava-se em construção a linha, entroncamento com a Estrada de Ferro Goiás. De Serra do Salitre a Patos de Minas encontrava-se em estudos uma ligação, nunca efetivada. O trajeto neste ano era: Patrocínio-Serra do Salitre-Ibiá e Uberaba-Araxá-Ibiá; de Ibiá-Campos Altos-BambuÍ-Garças (Iguatama); de Garças-Divinópolis-Belo Horizonte e Garças-Formiga-Lavras-Barra Mansa-Angra dos Reis. Federal.

FERROVIAS QUE INTEGRARAM O TRIÂNGULO MINEIRO

MAPA 2



Embora o empuxo exercido pela economia carioca fosse muito menor que o exercido pela economia paulista, a importância do transporte ferroviário, no período, possibilitava uma certa independência da porção leste do Triângulo em relação ao capital mercantil das três cidades mencionadas. Com isso, foi nítida uma ruptura econômica, entre as décadas de 1920 e 50, entre o Triângulo do Oeste, ligado a São Paulo e o Triângulo do leste, ligado a Minas e ao Rio de Janeiro.

Ainda que o projeto da Ferrovia Oeste de Minas, que era o de atrair o fluxo mercantil do Triângulo para Minas, não tenha logrado êxito mesmo quando atingiu Uberaba (1926) e Catalão (1942), não restam dúvidas de que, pelo menos, conseguiu atrasar em algumas décadas a projeção econômica e social do oeste sobre o leste. Mas, gradativamente e impulsionada pela economia paulista, a estrutura produtiva triangulina avançaria no pós-1970 pelas microrregiões do Alto Paranaíba, do Planalto de Araxá e da Mata da Corda, fazendo refluir a influência da capital mineira.

Portanto, a chegada das ferrovias no Triângulo teve duplo impacto. De um lado, este meio de transporte, pela sua capacidade de transformação separava as localidades integradas à economia mercantil-capitalista daquelas que continuariam fadadas ao anacronismo. De outro lado, as duas ferrovias, pela segmentação que operaram no mercado regional, separaram o Triângulo Mineiro e duas áreas com características bastante distintas, uma integrada à dinâmica paulista e outra complementar à economia mineira-fluminense.

Na verdade, quando nos remontamos à diferenciação entre as duas porções do Triângulo, estamos querendo enfatizar basicamente o período mercantil iniciado com o advento da ferrovia Mogiana, ou seja, de finais do século XIX a meados do século XX. Assim, não estamos negando que a pecuária triangulina tenha desempenhado uma estreita relação econômica com o sul de Minas, pois como já dissemos, esta atividade não era direcionada pelo transporte. Por outro lado, não esquecemos que a origem da ocupação triangulina foi basicamente mineira e, muito menos queremos dizer que São Paulo tenha cumprido diretamente um importante papel no adensamento populacional desta região.

O que procuramos é delinear o sentido dominante da projeção econômica e social do Triângulo, buscando o sentido básico de suas transformações e, neste aspecto, não se entende a diferenciação intra-regional sem um entendimento adequado da dinâmica da economia paulista.

No aspecto econômico, o Triângulo d'oeste sempre esteve mais ligado à economia paulista, embora recolhesse seus tributos aos cofres de Minas. Foi a dinâmica da economia paulista e a sua ligação ferroviária com o Triângulo que estabeleceram a rota econômica no

mesmo. O lado sócio-cultural, em grande medida, esteve ligado ao intercâmbio comercial, o qual determinava a direção dos fluxos e, portanto, era o fator de estreitamento das relações sociais. Assim tivemos nesta região duas faces distintas, uma mais paulista (oeste) e outra mais mineira (leste). Mas à medida que a dinâmica da economia cafeeira possibilitou a diferenciação de Uberaba e Uberlândia e a consequente polarização destes núcleos urbanos, passamos a um processo de interação regional, sob a influência do dinamismo destas duas cidades onde, paulatinamente, a distinção vai dando lugar ao que qualificaríamos de ambiente triangulino.

A região acusou um contingente populacional de 380.187 habitantes, sendo que apenas 15,6% deste total habitavam os núcleos urbanos, incluindo os habitantes dos distritos, que são um misto de urbano e rural. E para qualificar um pouco mais a concentração em torno da rota econômica, chamamos a atenção para o fato de que aproximadamente 60% dos habitantes urbanos da região habitavam os três principais municípios, que por sua vez foram os responsáveis diretos pela polarização das zonas agropecuárias de Goiás e Mato Grosso.

TABELA 1 - RECENSEAMENTO DE 1920 - TRIÂNGULO MINEIRO

MUNICIPIOS	POPULACAO			AGRO-PECUARIA			INDUSTRIA			
	(1) SEDE	MUNICIPIO		REBANHO BOVINO	PROD. AGRICOLA (60kg.)		ELETRICI- DADE POTENCIA (HP)	EXTRATIVA/FABRIL		
		TOTAL	ESTRAN- GEIROS		ARROZ	MILHO		N°	PESSOAL EMPREG.	VALOR DA PRODUCAO
Abadia do Bom Sucesso	1.806	9.960	51	56.616	9.130	40.070				
Araguari	8.700	27.729	803	59.997	44.849	38.591	300	14	152	885:000\$
Araxa	3.690	46.866	557	81.936	3.211	44.482	150	1	6	30:000\$
Conquista	1.952	17.206	2.919	22.461	62.584	19.402	(X)			
Estrela do Sul	1.470	16.811	27	35.620	10.118	31.547		2	19	535:000\$
Frutal	1.554	28.549	151	167.951	103.159	129.503				
Ituiutaba	1.992	20.772	101	133.274	19.797	104.470	220			
Monte Alegre	2.790	10.987	60	72.483	18.311	58.356				
Monte Carmelo	1.152	24.768	95	51.868	7.568	31.132	110	1	2	16:000\$
Patrocínio	3.150	44.087	185	154.056	17.245	90.718	85	1	6	45:000\$
Prata	1.872	14.800	89	116.907	13.325	59.915				
Sacramento	3.054	34.889	989	76.372	51.253	61.783	600			
Uberaba	19.338	59.807	2.965	255.884	77.261	115.493	470	41	487	2.171:300\$
Uberlândia	6.912	22.956	635	57.935	19.205	53.188	1.500	11	69	742:000\$
T O T A L	59.432	380.187								

(1) Estimativa

OBS: a) No item estrangeiros não estão incluídos os naturalizados;

b) Abadia do Bom Sucesso é a atual Tupaciguara e Uberabinha é a atual Uberlândia;

c) Os valores são em contos de réis.

Fonte : Atlas Chorográfico Municipal; Serviço de Est. Geral; Ed. Hartmann; Juiz de Fora; 1923.

Uma análise dos dados da Tabela 1 do ano de 1920 nos mostra claramente a existência preponderante de três núcleos urbanos na região: Uberaba, Araguari e Uberlândia. E até esta data apenas dois municípios contavam com uma absorção significativa de estrangeiros, da ordem de 3.000 imigrantes cada um, que são justamente os centros mais próximos da economia paulista

A região acusou um contingente populacional de 380.187 habitantes, sendo que apenas 15,6% deste total habitavam os núcleos urbanos, incluindo os habitantes dos distritos,

que são um misto de urbano e rural. E para qualificar um pouco mais a concentração em torno da rota econômica, chamamos a atenção para o fato de que aproximadamente 60% dos habitantes urbanos da região habitavam os três principais municípios, que por sua vez foram os responsáveis diretos pela polarização das zonas agropecuárias de Goiás e Mato Grosso.

MOVIMENTOS SEPARATISTAS E SEUS RESULTADOS CONCRETOS

Os movimentos separatistas do Triângulo remontam a meados do século XIX e representavam uma manifestação concreta do regionalismo, comandado pelas demandas das classes dominantes sob o efeito de períodos de crise. Por isso, se fizeram representar numa expressão de várias faces, mas de modo geral tiveram o mesmo desfecho: a reivindicação ao Governo do Estado de benefícios concretos para a região.

Foram vários os episódios registrados pela história, desde 1906 quando estalou o 1º movimento separatista empunhando a bandeira da marginalização da região pelo Estado de Minas, ao qual pagavam os impostos. A ausência deste Estado no Triângulo era patente, sequer possuindo ligações viárias diretas, motivando as demandas de infra-estruturas social e econômica, acrescidas das isenções de impostos. Os benefícios das reivindicações vieram logo, alguns em termos concretos beneficiando mais diretamente Uberaba principal cidade do Triângulo. Pelo decreto nº 6.062, de 14 de junho de 1906, o Governo João Pinheiro concedeu a equiparação do Ginásio Diocesano de Uberaba com o Pedro II de Belo Horizonte. Em 1908 criou um grupo escolar, Grupo Escolar Brasil, dotando Uberaba das melhores condições educacionais de toda a região. No ano seguinte o governo promoveu a indicação de dois representantes de Uberaba para a Câmara Federal, criou uma agência bancária e trouxe de volta o Batalhão de Polícia do Estado. Ainda em benefício de Uberaba, o governo, através do decreto nº 6.438 de 27 de março de 1907, autorizou a construção do ramal ferroviário de Araxá-Uberaba. Este projeto propunha ainda um prolongamento do ramal até o rio Paranaíba, (lei de 31 de dezembro de 1907), passando pelos municípios do Prata e Ituiutaba. Este havia sido contratado a uma companhia estrangeira que, pelos termos do contrato, obrigava-se a construir um outro ramal partindo do ponto mais conveniente da linha Uberaba - rio Paranaíba até Morrinhos em Goiás, prolongamento nunca executado.¹⁵

Se este projeto também tivesse sido realizado, como já dissemos, a história do Triângulo teria sido muito diferente. Provavelmente Uberlândia teria sido apenas mais um

15 - cf. PONTES, H. op. cit., pp. 147-49

ponto de estação ferroviária e a construção da ponte Afonso Pena não teria tido o menor efeito sobre a economia desta cidade. Os caminhos econômicos teriam sido outros e, portanto, uma direção diferente dos fluxos teria promovido no Triângulo uma forma de organização imprevisível. Mas este ramal só chegou até Uberaba, quando foi aberto o tráfego de Ibiá-Araxá-Uberaba, da Estrada de ferro Oeste de Minas, em 7/11/1926.

Em virtude destas resoluções do governo estadual em dotar o Triângulo de estradas de ferro, a companhia Mogiana decidiu-se, na mesma época, prosseguir a construção do trecho Igarapava - Uberaba, que se encontrava paralisado há anos, conforme Mapa 2. Sua inauguração ocorreu em outubro de 1915 e trouxe, ainda como benefício, uma ponte ferroviária sobre o rio Grande, na divisa com São Paulo. Esta decisão da Mogiana de traçar outra ferrovia quase paralela a anterior, fazendo ambas a mesma ligação Ribeirão Preto-Uberaba, traria como consequência um paulatino abandono do ramal que passava por Sacramento, Conquista e Franca.

Por fim, como resultado deste movimento, o governo também autorizou em 1906 a construção da ponte Afonso Pena sobre o rio Paranaíba, nas imediações de Itumbiara, fazendo a ligação do Triângulo com Goiás. Tal obra grandiosa viria a privilegiar Uberlândia na rota econômica com São Paulo.

Assim, em anos subsequentes (1919, 1935, 1948, 1967, 1987) instalaram-se outros movimentos separatistas, tendo todos um desfecho parecido, as reivindicações regionalistas eram atendidas com ações concretas ou promessas e o movimento perdia o ímpeto.

Em síntese, o que pode ser visto é que existiam dois determinantes no plano dos interesses econômicos e na reação política: um era a rota econômica que ligava São Paulo ao Triângulo e orientava a aplicação dos capitais e o fluxo de mercadorias; outro era a instância política estadual, que interferia no processo, investindo na formação de um desvio econômico que ligasse o Triângulo à capital mineira. Tudo indica que se houvesse ocorrido um planejamento do estado mineiro, no sentido de aproveitar as potencialidades econômicas em relação à São Paulo, os efeitos desta intervenção teriam sido muito mais eficientes, considerando-se esta eficiência em termos de economia brasileira e não apenas nos seus aspectos regionais ou estaduais.

BRASÍLIA E A INTERIORIZAÇÃO DA ECONOMIA

A década de 1950 marcou um momento decisivo para a integração regional e suas condições de desenvolvimento. Esta década era uma etapa de grandes mudanças tecnológicas

na economia brasileira: industrialização pesada, supremacia rodoviária e desenvolvimento do capital financeiro. Uberaba e Uberlândia encontravam-se diante de uma tarefa fora dos domínios da decisão local. Assim como no final do século XIX não tiveram controle sobre o destino das ferrovias, também no início dos anos 50 pouco podiam decidir sobre os rumos da energia e dos transportes. É assim que vemos o final da primeira metade dos anos 50. Por um lado, a premência da infra-estrutura para dar continuidade à reprodução do capital, por outro, a insuficiência de energia e a precariedade das rodovias. Por um lado, a demanda regional, por outro, a incapacidade do capital privado e do Governo Estadual de responder a tais necessidades.

Até o ano de 1955 muito pouco de concreto em termos de melhorias nos transportes havia ocorrido na região, permanecendo, portanto, a indefinição quanto às novas rotas econômicas. Este panorama geral da infra-estrutura do Triângulo nos indica a possibilidade da ruptura de um estado de prosperidade mas também nos habilita a pensar a importância das decisões e a influência do investimento Estatal no pós 1955.

No caso do Triângulo Mineiro, a estrutura sócio-econômica regional foi diretamente afetada por esses processos de transformação. Quando a economia brasileira experimentou o auge do seu processo de concentração econômica e industrial em São Paulo e na região Sudeste, no período 1950/70, a região do Triângulo Mineiro, com centralidade em Uberlândia-Uberaba, consolidava seu histórico papel de articulação comercial e produtiva de forma complementar à economia paulista. Neste contexto, a decisão federal de construir Brasília no Centro-Oeste foi fundamental para justificar um conjunto de investimentos de infra-estrutura (energia, transportes, comunicações, armazenamento, etc.) que posicionaram Uberlândia e região numa localização estratégica de integração da industrialização de São Paulo com a expansão dos mercados interioranos.

Quando a economia brasileira experimentou seu movimento de desconcentração econômica e industrial no período 1975/85 (Diniz, 1993), puxado fundamentalmente pelos investimentos diretos das empresas estatais e programas públicos de incentivos, a região do Triângulo iniciava uma nova fase de sua economia, representada pela expansão e modernização da agropecuária, que operou uma verdadeira transformação produtiva nas áreas de cerrados. Com a desaceleração do crescimento da economia nacional a partir de meados da década de 1970, notamos que Uberlândia e região caminhavam em direção oposta, pois aí começava a consolidar-se um expoente movimento agro-exportador que viria a caracterizar o período recente, pós-85, denominado (Pacheco, 1998) de fragmentação territorial.

Diante disso, podemos afirmar que Uberlândia e área de influência regional afirmam-se a partir de um conjunto de condições que permitiram o exercício de sua centralidade regional na divisão nacional do trabalho. Em primeiro lugar, determinada distância física em relação à área de influência dos principais pólos nacionais, permitindo uma certa proteção de mercado ao crescimento dos capitais locais/regionais. Segundo, uma infra-estrutura de acesso aos principais mercados, que permitiu sua localização estratégica na articulação da economia de São Paulo com o interior brasileiro, principalmente com o Centro-Oeste, abrindo perspectivas de expansão e diversificação da base produtiva, incluindo o fomento agro-exportador.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conforme analisado, a dinâmica de desenvolvimento regional esteve calcada numa integração físico-territorial com a principal economia nacional. É esta articulação que esteve na base do desempenho regional e é ela que explica o crescimento da área de influência da economia triangulina para dentro de Minas Gerais, sudoeste goiano e leste matogrossense fazendo refluir a influência da capital mineira e das capitais dos outros estados. Não se trata de uma concorrência direta, mas o Triângulo avança empurrado pela dinâmica de integração com a economia paulista.

Portanto, dentro do contexto das várias Minas, ou da diferenciação das Gerais, qualquer plano ou ação sobre o território triangulino deve levar em consideração suas especificidades históricas, sua amplitude geográfica e sua diversidade em relação às características da experiência de desenvolvimento do restante do Estado de Minas Gerais.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ARAÚJO, Edson Avelino. **Fronteira agrícola e formação de centros comerciais urbanos em Goiás (1930 - 1955)**. Dissertação de mestrado, CEDEPLAR - UFMG; Belo Horizonte, 1981.
- BRANDÃO, Carlos Antônio. **Triângulo, capital comercial, geopolítica e agroindústria**. Dissertação de mestrado. Belo Horizonte: CEDEPLAR/UFMG, 1989.
- CANO, Wilson. **Raízes da concentração industrial em São Paulo**. São Paulo: Difel, 1977.
- _____. **Desequilíbrios Regionais e Concentração Industrial no Brasil - 1930 - 70**. Global editora, São Paulo, 1985.
- CAPRI, Roberto. **O Brasil e seus estados - Minas Gerais e seus Municípios: o Triângulo Mineiro**. Capri Andrade & C. Editores, São Paulo, 1916. (Arquivo Público Municipal)
- CARVALHO, J.A.M. et al. Minas Gerais, Uma Nova Região de Atração Populacional? In: **VIII SEMINÁRIO SOBRE A ECONOMIA MINEIRA**, Diamantina. CEDEPLAR/UFMG, 1998. v.2, p.397-420.
- _____. *Minas Gerais: de Expulsor a Receptor Líquido de População?* In **Boletim do Ipead**, n.34. Belo Horizonte: IPEAD, 1997.
- DINIZ, Clélio Campolina. Desenvolvimento poligonal no Brasil: nem desconcentração nem contínua polarização. In: **Revista Nova Economia** 3 (1). Belo Horizonte: CEDEPLAR/UFMG, 1993.
- _____. **Capitalismo, recursos naturais e espaço**. Tese de doutoramento, UNICAMP, Campinas, 1987. (mimeo).
- _____. **Estado e capital estrangeiro na industrialização mineira**. Imprensa de UFMG, Belo Horizonte, 1981.
- FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. **Produto Interno Bruto de Minas Gerais – Municípios e Regiões (1985-1996)**. Belo Horizonte: FJP, 1998.
- FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. **Produto Interno Bruto de Minas Gerais (1980-1995)**. Belo Horizonte: FJP, 1996.
- GUIMARÃES, Eduardo Nunes. **Infra-estrutura pública e movimento de capitais: a inserção do Triângulo Mineiro na divisão inter-regional do trabalho**. Dissertação de mestrado. Belo Horizonte: CEDEPLAR/UFMG, 1990.
- _____. *Transformações na agropecuária comercial e terciarização*. Belo Horizonte: BDMG, 1993.
- _____. *Economia regional: elementos conceituais e metodológicos*. In: **Anais do XXV Anpec**. Recife: Pimes, 1997.
- IPEA/IBGE/NESUR (IE/Unicamp). **Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil**. Campinas: IE/Unicamp, 1999.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censos Demográficos – 1980, 1991, 2000**.
- LEMONS, Maurício Borges. **Espaço e capital: um estudo sobre a dinâmica centro X periferia**. Tese de doutorado. Campinas: IE/Unicamp, 1988.
- LEMONS, Mauro Borges et alli. A nova geografia econômica do Brasil: uma proposta de regionalização com base nos pólos econômicos e suas áreas de influência. In **IX SEMINÁRIO SOBRE A ECONOMIA MINEIRA**. Diamantina: CEDEPLAR/UFMG, 2000.
- LIMA, Vasco de Castro. **A Estrada de Ferro Sul de Minas. 1884 - 1934**. Ed. COPAG, São Paulo, 1934. (Arquivo Público Mineiro)
- MARKUSEN, Ann. Região e regionalismo: uma análise marxista. In: **Revista Espaço e debates**. São Paulo: Cortez, 1981.
- MELLO, J.M.C. de. **O capitalismo tardio**. Ed. Brasiliense, 3ª ed., São Paulo, 1984.

- MENDES, Edilson Lamartini. **Fazendas de criação do Triângulo Mineiro**. Museu do Zebu, Uberaba, Maio - 1987.
- MENDONÇA, José. **História de Uberaba**. Ed. Academia de Letras do Triângulo Mineiro, Uberaba, 1974
- PACHECO, Carlos Américo. **A fragmentação da Nação**. Campinas: Unicamp, 1998.
- PEZZUTI, Pedro. **Município de Uberabinha**: história, administração, finanças, economia: Oficinas Typographicas da Livraria Kosmos Uberabinha, 1922. (Arquivo Público Municipal)
- PIMENTA, D.J. Evolução do sistema viário da capitania e Província de Minas Gerais. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Minas Gerais**. Belo Horizonte, vol.XIV, 1970.
- PERROUX, F. **A economia do Século XX**. Lisboa: Presença, 1967.
- PONTES, Hildebrando. **História de Uberaba e a civilização no Brasil Central**. Edição: Academia de Letras do Triângulo Mineiro, Uberaba, 1970.
- PÔRTO, Sérgio Dayrell. A nova opulência das Geraes. São Paulo: Cortez, 1982.
- REGIC. Rio de Janeiro: IBGE, 1993.
- REVISTA UBERLÂNDIA ILUSTRADA**. Divulgação de interesses gerais de Uberlândia, Triângulo Mineiro e Goías. Direção de Jeronimo Arantes; números 03 a 20, 1939 - 1055, Uberlândia.
- REZENDE, Eliane Mendonça Marquez de. **Uberaba: uma trajetória socio-econômica (1811-1910)**. Dissertação de Mestrado, U.F.G., Goiânia, 1983. (mimeo)
- ROCHFORT, Michel. **Redes e sistemas: ensinando sobre o urbano e a região**. São Paulo: Hucitec, 1998.
- SIQUEIRA, Tagore Villarim de. As principais ferrovias do Nordeste Brasileiro: processo de implantação e o Caso da Great Western railway. In: **Revista do BNDES**, nº 17, jun-2002.
- SILVA, Sergio. **Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil**. Ed. Alfa-Omega, 5ª ed., São Paulo, 1981.
- TEIXEIRA, Tito. **Bandeirantes e pioneiros do Brasil Central**: história da criação do município de Uberlândia, 1ª edição, Ed. Uberlândia Gráfica Ltda, Vol. I, Uberlândia, 1970.