



## Brazilian Geographical Journal: Geosciences and Humanities research medium



### ARTICLES/ARTIGOS/ARTÍCULOS/ARTICLES

## A gênese do urbano no triângulo mineiro: os núcleos de povoamento e a rede de arraiais do século XIX

Doutora Kelly Bessa

Universidade Federal do Tocantins (UFT). Cursos de Geografia e Programas de Pós-Graduação em Geografia e em Ciências do Ambiente. Rua 3, Quadra 17, s/n, Jardim dos Ipês. CEP 77.500. Porto Nacional-TO

E-mail: kellybessa@ufut.edu.br

### RESUMO

#### ARTICLE HISTORY

Received: 29 September 2013  
Accepted: 27 October 2013

#### PALAVRAS-CHAVE:

Ocupação territorial  
Núcleos de povoamento  
Rede de arraiais

Este artigo, apoiado em uma abordagem histórica, que permite analisar sistematicamente a constituição do território, objetiva conhecer a fase embrionária de configuração rede urbana no Triângulo Mineiro. Nesta região, a organização socioespacial e sua correspondente rede de núcleos urbanos remontam a cerca de 200 anos de práticas político-econômicas e socioculturais, que moldaram um arranjo múltiplo e complexo, em especial, pelas atitudes e investimentos de suas elites regionais.

#### KEY-WORDS:

Territorial occupation  
Network of urban centers  
Regional elites

ABSTRACT: THE GENESIS OF THE URBAN MINING TRIANGLE: THE NUCLEI OF SETTLEMENT CAMP NETWORK AND THE NINETEENTH CENTURY. This article was based on a historical approach which allows you to analyse systematically the territory's constitution, it aims to meet the embryonic stage of urban network configuration in the Triângulo Mineiro. In this region the socio-spatial organization and their corresponding network of urban cores dating back about 200 years of political-economic and socio-cultural practices, that was shaped a multiple and complex arrangement, in particular, by the attitudes and their investments regional elites.

RESÚMEN:

Ocupación del territorio  
Red de centros urbanos,  
Élites regionales

RESÚMEN. LA GÉNESIS DEL TRIÁNGULO MINERO DE LA CIUDAD: EL NÚCLEO DE RED DE CAMPO DE LOS ASENTAMIENTOS Y EL SIGLO XIX. Este artículo es basado en un enfoque histórico que le permite analizar sistemáticamente la Constitución del territorio, tiene como objetivo cumplir con la fase embrionaria de la configuración de la red urbana en el Triángulo Mineiro. En esta región, la organización socio-espacial y su correspondiente red de núcleos urbanos que se remonta cerca de 200 años de prácticas de política económica y socio-culturales, que forma un múltiplo y arreglo complejo, en particular, por las actitudes y las élites regionales de sus inversiones.

---

## Introdução

Deffontaines (1944, p.141) inicia sua discussão de “como se constituiu no Brasil a rede das cidades” com questões relevantes, dentre elas: “como uma região foi dotada de aglomerações urbanas? Como nasceram elas, onde se instalaram, por que progrediram? Como se cria uma rede urbana [...]” Tais questionamentos estão diretamente relacionados com o surgimento e a evolução de centros urbanos em uma determinada região e, conseqüentemente, com a estruturação de sua respectiva rede.

Nessa perspectiva, apoiado em uma abordagem histórico-geográfica, que permite analisar sistematicamente a constituição do território, busca-se conhecer a fase embrionária de configuração rede urbana no Triângulo Mineiro<sup>1</sup>. Nesta região, a organização socioespacial e sua correspondente rede urbana remontam a cerca de 200 anos de práticas político-econômicas e socioculturais, que moldaram um arranjo múltiplo e complexo, como resultado dos movimentos de expansão e retração de seus centros, que animaram a dinâmica desse segmento da rede, em especial, pelas atitudes e investimentos de suas elites locais.

Desse modo, não cabe imputar que as diferenciações geográficas aí presentes têm suas bases fundadas em determinismos geográficos ou econômicos, ou mesmo em reducionismos históricos, que empobrecem a importância dos eventos, dos contextos e das práticas dos agentes sociais, políticos e econômicos.

---

<sup>1</sup> Historicamente, a região compreendida entre os rios Grande e Paranaíba foi conhecida como Sertão da Farinha Podre. Como apontam Sampaio (1971) e Brandão (1989), apenas, muitos anos depois de sua anexação a Minas Gerais, em 1882, essa região passou a chamar-se Triângulo Mineiro. A atual divisão regional do IBGE de 1990 subdivide o estado de Minas Gerais em 12 mesorregiões geográficas, dentre as quais está a do Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba, localizada no extremo oeste ou parte ocidental do estado, em uma área de aproximadamente 91.284 km<sup>2</sup>. Neste artigo, essa mesorregião Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba será considerada apenas como Triângulo Mineiro.

De fato, o modo de evolução das forças produtivas e as formas de inserção na divisão territorial do trabalho, em conjunto, são capazes de alterar a configuração do espaço ao longo do tempo, seja influenciando desigualmente o dinamismo dos centros urbanos, seja propiciando a criação e a emergência de novos centros.

O Triângulo Mineiro constitui-se em rico laboratório para o estudo da dinâmica urbana, pois sua configuração urbana atual resulta de processos complexos de criação e evolução dos seus centros. Processos que foram marcados por uma desigual espaço-temporalidade dos interesses econômicos, políticos e sociais, que revela as transformações da rede urbana regional.

### A gênese do urbano no Triângulo Mineiro: ocupação e primeiras criações urbanas

Os primórdios da ocupação e da inserção do Triângulo Mineiro no cenário nacional iniciaram-se ainda no século XVII, quando das pioneiras expedições dos bandeirantes paulistas ao Brasil Central em busca de metais e pedras preciosas e, secundariamente, para a captura e aprisionamento de índios<sup>2</sup>. Todavia as bandeiras, como observa Prado Júnior (1986), apenas exploraram e não fixaram povoadores no território, ou seja, possuíam um caráter exploratório, cuja intencionalidade era de aproveitamento e não de povoamento.

Em razão da descoberta de ouro e de diamantes em Mato Grosso (1719) e Goiás (1725), no século XVIII, intensificou-se o fluxo de mineradores e de tropeiros, passando através do Triângulo Mineiro, até então, chamado de Sertão da Farinha Podre, em direção às áreas de mineração goianas e mato-grossenses<sup>3</sup>. Há que se destacar que tais regiões eram parte integrante da capitania de São Paulo. Em vista disso, nesse período, desenvolveu-se a condição de área de passagem, visto que a circulação de metais preciosos ocorria no sentido Mato Grosso/Goiás - Triângulo Mineiro - São Paulo/Rio de Janeiro, e o retorno dava-se no sentido inverso, com mercadorias necessárias aos mineiros e aos núcleos da mineração (HOLANDA, 1989).

Portanto, para compreender a gênese de ocupação dessa região, é necessário considerar a sua condição inicial como espaço de circulação e, por esta razão, não chegou a formar um dinamismo próprio, naquele momento. Cabe comentar que a mineração não promove um povoamento com contiguidade territorial, ao contrário, gera um espaço intermediário entre os pontos de origem das correntes

---

<sup>2</sup> Como aponta Fausto (1994, p.94), "[...] a grande marca deixada pelos paulistas na vida colonial do século XVII foram as bandeiras. Expedições que reuniam às vezes milhares de índios lançavam-se pelo sertão, aí passando meses e às vezes anos, em busca de indígenas a serem escravizados e de metais preciosos."

<sup>3</sup> Prado Júnior (1986, p.29) aponta que "[...] a dispersão pelo interior, intensa e rápida, é da primeira metade do século XVIII, quando o ouro, descoberto sucessivamente em Minas Gerais (último decênio do século XVII), Cuiabá, em 1719, e Goiás seis anos depois, desencadeia o movimento".

povoadoras e os núcleos mineradores, como salienta Prado Júnior (1986). Tal espaço intermediário constitui-se, em função das necessidades de intercâmbio das minas com o litoral, em espaço de circulação, a exemplo do Triângulo Mineiro.

A condição de área de passagem ou de espaço de circulação, criada no século XVIII, promoveu a fundação de algumas aldeias, isto é, o surgimento dos primeiros povoados aglomerados da região. Todavia a região permaneceu pouco ocupada, visto não ser interessante, nesse período, o seu efetivo povoamento, sendo sua ocupação desestimulada, uma vez que se integrou, na divisão territorial do trabalho<sup>4</sup>, como simples ponto de apoio, guarida e pouso para os núcleos da mineração.

O processo pioneiro de povoamento aglomerado dessa região iniciou-se com a criação de aldeias, com população indígena oriunda de Goiás e Mato Grosso<sup>5</sup>, localizadas estrategicamente ao longo da estrada do Anhanguera ou dos Goíases (1730), primeiro traçado viário da região, que ligava a capitania de São Paulo às minas goianas. A esse respeito, Lourenço (2002, p.32) relata que “[...] no Triângulo Mineiro, a primeira forma de ocupação colonial consistiu, paradoxalmente, em núcleos de população indígena instituídos pelo colonizador: os aldeamentos”. Tais aldeamentos foram obra do governo da capitania de Goiás, visto que essa região foi integrada a essa recém criada capitania em 1736, compondo a Comarca de Paracatu do Príncipe<sup>6</sup>.

O papel defensivo foi a razão principal de implantação desses aldeamentos, porquanto exerciam, segundo Mendonça (1974), função de defesa junto ao único caminho para as minas goianas. Além disso, foram transformados em locais para pousos de tropas, sem, contudo, evoluírem para arraiais<sup>7</sup>. A necessidade de defesa de uma estrada que ligava São Paulo a Goiás serviu como fator inicial para o povoamento, e, nessa lógica, a região tornava-se exclusivamente uma área de passagem, destinada a dar guarida e pouso às tropas que circulavam na estrada do Anhanguera. Deffontaines (1944, p.145) observa que os tropeiros “[...] atravessavam regiões completamente vazias, onde nenhuma colonização tinha ainda começado, e, antes das fazendas, os pousos sobre as estradas constituíram os primeiros centros de povoamento”.

---

<sup>4</sup> Santos (1996, p.105) observa que “[...] o movimento da sociedade e a transformação dos conteúdos e das funções dos lugares podem ser entendidos pelas sucessivas divisões territoriais do trabalho.”

<sup>5</sup> Os índios Caiapós, que habitavam a região antes da colonização luso-brasileira, foram expulsos de suas terras e, gradativamente, exterminados. Por essa razão, no processo inicial de colonização, foram assentadas populações indígenas oriundas de Goiás, com índios Acroás, Chacriabás e Tapirapés, e de Mato Grosso, com índios Bororos e Parecis.

<sup>6</sup> Lourenço (2002, p.33) observa que, no Triângulo Mineiro, “[...] os assentamentos foram praticamente a única experiência colonizadora ali empreendida pelo governo goiano”. A este respeito, ver também Palacin, Garcia e Amado (1995).

<sup>7</sup> Petrone (1995, p.341), no estudo sobre os aldeamentos paulistas, esclarece que “[...] na realidade, o papel dos aldeamentos para o povoamento em última análise foi diminuto, dado que, a não ser em poucas exceções, durante séculos não deram margem ao surgimento de núcleos urbanos”.

Rio das Pedras (Cascalho Rico), Santana do Rio das Velhas (Indianópolis) e Pissarrão (extinto), formados em 1748, eram os aldeamentos que contavam com capelas, sendo este fato a marca da oficialidade de sua fundação. A região contava também com outras aldeias, a saber: Baixa, Uberaba, Lanhoso, Rocinha, Boa Vista e Estiva, estabelecidas entre os anos de 1775 e 1816, como ilustra o Mapa 1. Missão de São Francisco de Sales, um aldeamento de índios Caiapós, foi criado por volta de 1830, com a intenção de agrupar os indígenas que povoavam as margens do rio Grande, no extremo oeste do Triângulo Mineiro, e, conseqüentemente, liberar esses territórios à colonização e à ocupação agropastoril.

Alguns dos centros urbanos atuais descenderam diretamente desses aldeamentos, a exemplo de Cascalho Rico, Indianópolis e São Francisco de Sales. A maioria das aldeias, no entanto, desapareceu por completo, particularmente pelos choques com fazendeiros no final do século XVIII e início do século XIX. A esse respeito, Deffontaines (1944, p.145) sugere que a fazenda constituiu por excelência unidade de povoamento - “[...] a vitória da fazenda orientou definitivamente o Brasil para a dispersão e o país encontrou-se privado para todo o sempre do quadro da aldeia”. Nesse mesmo sentido, Prado Júnior (1986 p.53) afirma que “[...] à pecuária se deve a ocupação de boa parte do território da colônia, e calculado em área efetivamente colonizada, ela ultrapassa a mineração”.

Outro processo de ocupação foi definido pelo breve êxito da mineração no Triângulo Mineiro, entre as décadas de 1740 e 1790, com a exploração, por mineradores e aventureiros vindos da região central da província de Minas Gerais, das jazidas auríferas do rio das Velhas. Foi erigida uma capela a Nossa Senhora do Desterro, dando origem ao arraial do Desemboque (1760), como retratado no Mapa 1. Também associado à atividade da mineração, destacam-se o surgimento de outros agrupamentos de garimpeiros, já no início do século XIX, dentre eles: Diamantino da Bagagem, hoje, Estrela do Sul, nas proximidades do rio da Bagagem.

Essa forma de ocupação apresenta peculiaridades próprias, pois orienta o surgimento de arraiais que, de imediato, experimentam uma intensa prosperidade, transformando-se em focos de atração de população. Contudo, quando cessa a atividade da mineração, esses entram em franco declínio, como bem ilustra Desemboque, que foi elevado à categoria de julgado em 1766 e à de vila em 1850, sendo esta última suprimida em 1862, quando o processo de decadência tornou-se irreversível (SAMPAIO, 1971).

Importa assinalar, entretanto, que essa atividade promove a criação de rotas de circulação, para o escoamento dos metais e pedras preciosas, diretamente ligadas aos principais centros do país e aos portos. No Triângulo Mineiro, a descoberta das jazidas do Desemboque promoveu o surgimento de estradas, oficiais e também clandestinas, que facilitavam o tráfego entre Goiás, Minas, São Paulo e Rio de Janeiro e, conseqüentemente, um aumento dos intercâmbios.

A Estrada do Anhanguera foi aberta, pelos paulistas, em 1730, constituindo-se no único caminho entre São Paulo e as minas goianas; em seguida, no apogeu da

Idade de Ouro de Minas Gerais, foi aberto um caminho ligando as minas goianas a São João Del Rei e a Vila Rica, conhecido como a Picada de Goiás (1736). A descoberta das jazidas do Desemboque orientou a abertura de outras picadas, a exemplo da Picada Nova de Goiás (1739) e da Picada do Desemboque (1764), que tornavam mais acessível a circulação na região e o acesso ao mercado do Rio de Janeiro. Além dessas estradas e picadas, foram abertos vários outros caminhos clandestinos, que facilitavam o contrabando de pedras e metais preciosos.

O Mapa 1 mostra que outros povoados surgiram, ainda no final do século XVIII e início do século XIX, em decorrência da migração geralista, que introduziu a presença de criadores e de roceiros oriundos do centro-sul da província mineira. Esse movimento migratório avançou sobre áreas de cerrado desenvolvendo a pecuária, que utilizava as facilidades oferecidas pela própria natureza, como as pastagens naturais e as fontes naturais de água salgada, e também uma agricultura de subsistência.

Em função desse processo, surgiram alguns povoados próximos às picadas de Goiás Velha, de Goiás Nova e do Desemboque, dentre eles: São Domingos do Araxá e Nossa Senhora do Patrocínio, cujas fundações foram anteriores a 1810; e Santana do Pouso Alegre do Curimandela (Coromandel) e Carmo da Bagagem (Monte Carmelo), cujas fundações ocorreram entre os anos de 1810 e 1820. Mais a oeste, processo semelhante, também associado à migração geralista, intensificou o surgimento de outros arraiais, dentre eles: Santíssimo Sacramento (Sacramento), Farinha Podre (Uberaba), Nossa Senhora das Dores do Campo Formoso (Campo Florido), Nossa Senhora do Carmo dos Dois Morrinhos (Prata) e Monte Alegre de Minas, cujas fundações também ocorreram entre os anos de 1810 e 1820 (Mapa 1).

Prado Júnior (1986) salienta que, ao contrário do povoamento dinamizado pela mineração, a ocupação provocada pelas fazendas de gado fez-se com contiguidade territorial. O povoamento foi se espraiando paulatinamente, conservando contato direto com seus pontos de origem, geralmente áreas mineradoras ou agropecuárias, apesar de constituir núcleos urbanos dispersos e distantes uns dos outros, em função da estrutura fundiária que se fez a partir da grande propriedade pastoril, como salienta Sodré (1941)<sup>8</sup>. Cabe também enfatizar a importância da Igreja Católica na formação de arraiais e vilas no Brasil, posto que a sua presença era condição indispensável para a legitimação desses pequenos agrupamentos populacionais, haja vista que a data de concessão de cura da capela é, na maioria das vezes, considerada como data de fundação da localidade. De acordo com Marx (1991, p.13-14), a formação do patrimônio religioso, como instrumento fundiário, constituiu-se em estratégia decisiva para “[...] o nascimento de um sem-número de povoações no litoral e nos vastos sertões”.

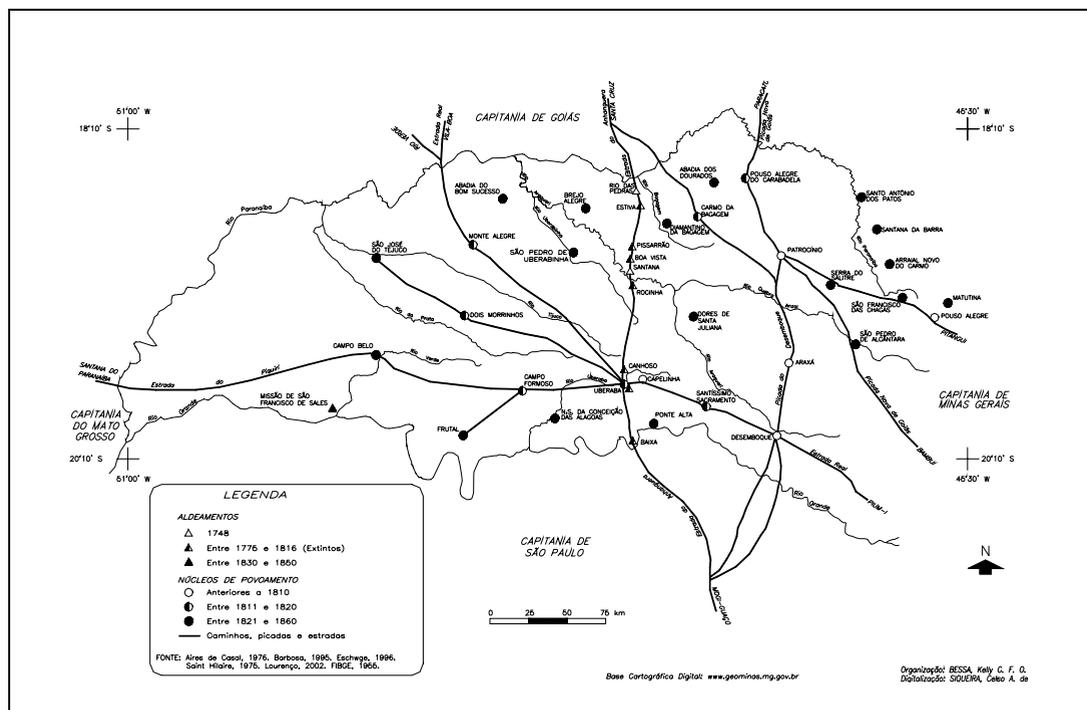
---

<sup>8</sup> Como salienta Corrêa (2000), a configuração urbana vinculada à grande propriedade rural é caracterizada por uma baixa densidade de centros urbanos e por um distanciamento entre esses centros.

A partir de então, como registra Lourenço (2002, p.197), a fundação dos arraiais no Triângulo Mineiro “[...] resultou de iniciativas das oligarquias rurais”, particularmente, em decorrência da formação de patrimônios religiosos: “[...] um povoado transformado, pela ereção da capela, em arraial”. Dentre esses arraiais, destacam-se Brejo Alegre (Araguari), São Pedro de Uberabinha (Uberlândia), São José do Tejuco (Ituiutaba), Abadia do Bom Sucesso (Tupaciguara), Campo Belo (Campina Verde), Frutal, Santo Antônio dos Patos (Patos de Minas), Arraial Novo do Carmo (Carmo do Paranaíba), São Francisco das Chagas (Rio Paranaíba), Dolores de Santa Juliana (Santa Juliana), São Pedro de Alcântara (Ibiá), Santana da Barra (Lagoa Formosa), dentre outros (Mapa 1).

A ocupação mais efetiva do Triângulo Mineiro foi favorecida pelo declínio da mineração na região central de Minas Gerais e também em Goiás e Mato Grosso, ainda no final do século XVIII. Desse período em diante, desenvolveram-se atividades potenciais visando à posse do território, sendo, portanto, preterida a simples condição de área de passagem. Essa região, após sua transferência de Goiás para Minas Gerais, em 1816, passou a ser efetivamente povoada pelos geralistas, que migraram da região centro-sul de Minas, estabelecendo fazendas para a criação de gado e para o cultivo de produtos alimentares, promovendo a expulsão dos índios e a destruição de suas aldeias e do seu modo de vida. Cabe comentar que o governo de Minas Gerais criou e estimulou o processo de ocupação dessa região, particularmente com a distribuição de sesmarias, o que favoreceu a cristalização de uma estrutura fundiária altamente concentradora, marcada pela grande propriedade pecuarista.

A gênese do urbano nas áreas de cerrado do Triângulo Mineiro ocorreu, efetivamente, quando da falência das atividades de mineração, visto que foram criadas as condições de fixação do homem ao território, com o desenvolvimento de atividades pastoris e de subsistência. Assim, tem-se, em áreas de cerrado, uma geração de centros urbanos próprios da criação extensiva de gado e da agricultura de alimentos para a subsistência, que foram fundados respondendo às necessidades de ocupação do território.



Mapa 1 - Triângulo Mineiro: gênese da formação urbana, 1748-186

## A configuração de uma rede de arraiais e a diferenciação de Uberaba

No Triângulo Mineiro, foram três os processos colonizadores que estruturaram um embrião de rede urbana ainda na primeira metade do século XIX: os aldeamentos, que assentaram, mesmo que de forma incipiente, os alicerces da ocupação regional; a mineração, responsável pela ascensão de Desemboque e ampliação do sistema viário; e a migração geralista, que orientou efetivamente a ocupação regional, projetando Araxá, Patrocínio e Uberaba. Todavia, esse embrião de rede foi caracterizado pela importância do centro de maior porte, Uberaba, e pela pouca diferenciação dos demais centros, bem como foi orientado pela simplicidade do sistema viário e por fluxos vinculados à produção e ao abastecimento regional, resultando numa ordenação de rede de padrão espacial elementar<sup>9</sup>.

Tais processos surgiram como os motores da organização espacial do Triângulo Mineiro e também como os geradores dos intercâmbios interprovinciais. A partir

<sup>9</sup> Corrêa (2000, p.126) aponta que se pode falar, primordialmente, em redes urbanas “[...] dos tipos solar, dendrítico, christalleriano, axial, circular e de múltiplos circuitos”. Bessa (2010), qualificando os processos de transformação da rede urbana, observa que uma rede estrutural e funcionalmente simples, quem sabe do tipo dendrítico ou solar, pode se transformar numa rede mais complexa, talvez próxima de um padrão do tipo christalleriano, ou, até mesmo, numa rede bastante complexa, a exemplo das redes de múltiplos circuitos.

destes, desenhou-se um primeiro esboço de espaço de fluxos, que, pela racionalidade da configuração da rede, era praticamente unidirecional e definido por relações mercantis de exportação, no caso da mineração. Posteriormente, delineou-se um segundo espaço de fluxos, ainda orientado pela mesma lógica, porém relativamente complexificado pela intermediação entre dois grandes centros, Rio de Janeiro e São Paulo, e definido por relações mercantis de abastecimento interno, no caso dos produtos alimentares. Tais fluxos, orientados pelas ordens dos períodos colonial e imperial, tiveram sentidos e direções únicos, cuja lógica final era a da própria sociedade da época, na confluência da totalidade de seus caracteres políticos, econômicos e socioculturais.

É bom enfatizar, contudo, que a evolução desse embrião de rede urbana foi lenta, haja vista que, nesse momento, o território modernizou-se muito lentamente, com determinações marcadas efetivamente pelas relações com o meio. Tratava-se daquilo que Santos e Silveira (2001, p.28) chamaram de “[...] um território caracterizado pelos tempos lentos, onde as diferenciações enraizavam-se na natureza e um tempo humano buscava timidamente ocupar os alvéolos de um tempo ‘natural’ [...]”.

Há que se destacar o papel central do Estado no processo de ocupação, particularmente pela concessão de sesmarias, pela abertura de caminhos, picadas e estradas, pela política de expropriação indigenista e de combate e eliminação dos quilombos, dentre outras ações, cuja ocorrência remonta aos últimos anos do século XVII e século XVIII.

O desenvolvimento urbano, no entanto, estava associado à localização das atividades econômicas e ao oportunismo dos agentes sociais, e, por isto, a evolução e o crescimento dos centros urbanos foram bastante desiguais e orientados pelas relações mercantis, que, por mais limitadas que fossem, não ocultavam o seu caráter hierárquico.

Na fase inicial de ocupação, com a presença de aldeamentos indiferenciados, que desempenhavam papel de guarida numa área de circulação, não havia rede urbana<sup>10</sup>. Num segundo momento, Desemboque despontou como o principal núcleo urbano da região, pois, com população de aproximadamente mil habitantes, “[...] já acusava intenso movimento em 1764”, como sugere Lourenço (2002, p.78). Nesse arraial, formou-se, pela abertura de picadas e caminhos, um

---

<sup>10</sup> Admite-se, para o surgimento e a estruturação de uma rede urbana, que três condições mínimas devem ser satisfeitas: a existência de uma sociedade com uma mínima divisão territorial do trabalho, que garanta as condições para a realização de interações, quer dizer, de intercâmbios de ordens políticas, mercadorias, riquezas/capitais, pessoas, informações e ideias; a existência de pontos fixos no território, aglomerações permanentes ou temporárias, com uma relativa diferenciação funcional e hierárquica; e a existência de um mínimo de articulação, que se verifica, sobretudo, no âmbito da circulação, entre esses pontos fixos, no sentido de gerar fluxos, expressando uma diferenciação espacial entre os centros e entre suas regiões (CORRÊA, 2001). A partir da presença dessas três condições forma-se, em um dado território, um arranjo estrutural e espacial denominado rede urbana.

importante entroncamento viário entre as capitanias de Goiás, Minas, São Paulo e Rio de Janeiro. Esse núcleo de povoamento também se transformou em local de pouso e abastecimento de tropas, o que indica a presença de uma incipiente atividade agropecuária, praticamente inexistente até então. A este respeito, Brandão (1989, p.25) observa que, em Desemboque, “[...] como ponto de entroncamento de rotas diversas, deu-se uma expressiva prosperidade material, assentando inclusive uma incipiente agricultura mercantil de alimentos e uma importante atividade criatória de gado para o abastecimento dos tropeiros e mineradores”. Tal prosperidade sugere a existência de uma rudimentar economia mercantil, não apenas associada à mineração.

Beneficiando-se dessa situação geográfica favorável, o povoado, já em 1765, contava com 195 residências e com cerca de 1.300 habitantes, destacando-se dos demais núcleos indiferenciados da região e, deste modo, atingindo um grau hierárquico superior, definido pelo fornecimento de minérios preciosos e pelo limitado papel de intermediação. Contudo a prosperidade de Desemboque não estava apenas relacionada com a mineração, como relatam historiadores, mas com o contrabando de ouro e outras mercadorias, a exemplo do sal, do querosene e das ferramentas, aproveitando-se das picadas e caminhos alternativos à Estrada do Anhanguera e à Picada Velha de Goiás, onde havia fiscalização das atividades e cobrança de impostos, sugerindo a existência de fluxos ilegais.

A diferenciação de Desemboque dos demais núcleos decorre, especificamente, das articulações determinadas pela mineração e de seus desdobramentos, que garantiram, ainda de forma incipiente, a criação, apropriação e circulação de valores. Entretanto, não se definiu, internamente à região, um conjunto de centros funcionalmente articulados. O grau de articulação obtido por Desemboque era externo e assegurado pela atividade da mineração, com fluxos legais e ilegais, cujos nexos eram exógenos. Nesse momento, a região integrou-se marginalmente à divisão territorial do trabalho e, apesar da diferencialidade de Desemboque em relação aos demais núcleos, não se formou propriamente uma rede de arraiais, pois não se alterou efetivamente o papel regional.

O esgotamento da atividade de mineração no rio das Velhas, o fim das derramas mineiras e a anexação dessa região à capitania de Minas Gerais, no início do século XIX, foram responsáveis pela decadência de Desemboque, cujo processo de estagnação e involução foi dramático a ponto de ser esse núcleo incorporado, como distrito, a Sacramento, em 1862.

No final do século XVIII, coincidindo com o início do declínio de Desemboque, com o próprio declínio da atividade de mineração e com as pressões demográficas na região central de Minas, uma nova funcionalização do território - dada pela criação extensiva de gado - desenvolvia-se na região, graças à existência de pastagens e fontes de água salitrosas naturais.

O advento dessa atividade, que prosperava principalmente junto à Picada Nova de Goiás e próximo à Estrada do Anhanguera, respectivamente a norte e a oeste de Desemboque, modificou a configuração regional, possibilitando a criação e a ascensão de novos núcleos urbanos - Araxá, Patrocínio e Uberaba - diretamente relacionados com essa nova atividade produtiva. Desse modo, ocorreu uma

primeira mudança entre os centros da região, cujos vínculos associavam-se à possibilidade de inserção na divisão territorial do trabalho, por meio de uma nova atividade, graças à emergência da agropecuária e à presença de criadores e de roceiros, que aceleraram a decadência relativa dos centros vinculados à mineração, a exemplo de Desemboque.

Araxá e Patrocínio passaram a polarizar a atividade da pecuária extensiva mais ao norte, enquanto Uberaba polarizava mais a oeste, resultando numa diferenciação crescente. Tal importância resultaria, inclusive, na anexação do Triângulo Mineiro, composto por dois julgados, o de Desemboque e o de Araxá, à capitania de Minas Gerais, em 1816. As altas taxas de intermediação comercial cobradas na exportação de gado, pelo governo da capitania de Goiás, geraram forte movimento no sentido de anexar essa região à capitania de Minas Gerais, para, dessa maneira, romperem com as barreiras à expansão mercantil desses núcleos urbanos emergentes.

Nesse período, o núcleo urbano de Araxá ascendeu como centro de dominância política e mercantil de todo o Triângulo Mineiro, estando sua economia associada à pecuária extensiva, à rota salineira, que partia do litoral carioca, e à comercialização de gado e outros produtos. Por essas razões, foi elevada à condição de julgado em 1881. Os fluxos de boiadas e tropas privilegiavam o mercado do Rio de Janeiro e se faziam através das picadas do Desemboque e Nova de Goiás, cujos centros de intermediação eram Formiga, Oliveira e São João Del Rei. Dessa forma, por estar basicamente subordinado às estruturas rurais, com limitado desenvolvimento mercantil, posto que as relações comerciais favoreciam esses outros centros intermediários, Araxá não conseguiu consolidar-se efetivamente na região, perdendo a dominância urbana em favor de Uberaba, que se projetou por meio das estratégias e ações de sua elite local, especialmente por intermédio do incremento da pecuária e pelo importante papel de intermediação desempenhado.

Uberaba, cujo arraial, então Farinha Podre, formou-se a partir de 1808 e, de acordo com Sampaio (1971), foi elevado a distrito em 1811, a paróquia em 1820, a condição de vila em 1836 e a de cidade em 1856, despontou como principal centro urbano da região do Triângulo Mineiro ainda na primeira metade do século XIX<sup>11</sup>. Sampaio (1971), tornando notória essa condição, refere que, em 1868, esse núcleo já possuía 7.681 habitantes, isto é, uma população que superava o número de

---

<sup>11</sup> Nesse período, vale salientar que foram definidos os limites das capitanias de Goiás e de Minas Gerais, sendo que o Triângulo Mineiro foi anexado a essa última capitania. O Triângulo Mineiro era, então, região da capitania de São Paulo (1725), sendo que, com o alvará de maio de 1748, se deu a criação da capitania de Goiás, que, até então, era também pertencente à capitania de São Paulo, estabelecendo limites imprecisos com relação à região localizada entre os rios Grande e Paranaíba, o Triângulo, sendo esta alvo de disputas entre as capitanias de Goiás e de Minas Gerais, criada em 1720. Entre 1736 e 1816, a região pertenceu à capitania de Goiás e, a partir dessa data, foi definitivamente anexada à capitania de Minas Gerais (BRANDÃO, 1989).

habitantes de muitas capitais de província, a exemplo de Curitiba (3.000 habitantes), Goiás (4.500 habitantes), Vitória (5.000 habitantes), Aracaju (5.000 habitantes), Natal (5.000 habitantes) e Teresina (6.000 habitantes).

A partir do final do século XVIII, desenvolveram-se, no Triângulo Mineiro, novas racionalidades econômicas, orientadas, de um lado, pela pecuária, calcada em condições naturais favoráveis, e, de outro lado, pela incipiente condição de entroncamento comercial. Esta, em muito, superava a condição de área de passagem, por meio das articulações mercantis com as capitanias de Mato Grosso, Goiás, Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro, cujo ponto nodal de intermediação era Uberaba. Tal centro orientou o estabelecimento de novos circuitos mercantis, por meio de uma estratégia territorial muito bem sucedida, que incluiu a expulsão dos indígenas, com a expropriação de suas terras, a construção de estradas e portos fluviais, e a formação de novos arraiais<sup>12</sup>.

Ainda na primeira quinzena do século XIX, Uberaba figurava, na rede mercantil de São João Del Rei e Barbacena, cujo destino era o Rio de Janeiro, simplesmente como um núcleo elementar e pouco diferenciado. Esses dois centros intermediários firmaram-se, ainda no início do século XIX, como núcleos de confluência das rotas mercantis do norte do Mato Grosso, sul de Goiás e do oeste e sul de Minas Gerais (FRAGOSO, 1998). Tratava-se de uma rede que estabelecia solidariedades importantes entre os sertões mato-grossenses, goianos e mineiros - áreas que forneciam gêneros primários, particularmente gado, toucinho e algodão, e a capital do país - lugar de consumo e fornecimento de manufaturas importadas, a exemplo de tecidos finos e bebidas, além de sal e mão-de-obra, indicando a existência de uma divisão territorial do trabalho, numa ampla escala regional. Essa rede de trocas desiguais fortalecia, sobretudo, a principal cidade, pela manutenção de relações dissimétricas entre o litoral e o sertão, bem como aquelas cidades intermediárias que estavam estrategicamente localizadas próximas de uma vasta região produtora, e, em alguns casos, possibilitava a ascensão de centros secundários, a exemplo de Formiga e Oliveira<sup>13</sup>.

A partir dessa lógica, Uberaba criou internamente as condições de diferenciação e, por conseguinte, de ascensão hierárquica, complexificando inclusive o próprio arranjo funcional da rede, pois, já em fins de 1850, apareceria cumprindo funções de intermediação entre duas importantes redes: a do Rio de Janeiro e a de São Paulo<sup>14</sup>, tornando-se ponto nodal das solidariedades e complementaridades existentes entre Mato Grosso, Goiás, Minas Gerais, São

---

<sup>12</sup> Além dos arraiais existentes, foram criados, entre 1820 e 1850, oito novos arraiais, dentre eles, o de São Pedro de Uberabinha (Uberlândia), criado na porção norte do termo de Uberaba.

<sup>13</sup> As interações espaciais, de acordo com Corrêa (1997, p.280), “[...] caracterizam-se, preponderantemente, por uma assimetria, isto é, por relações que tendem a favorecer um lugar em detrimento de outro, ampliando as diferenças já existentes”.

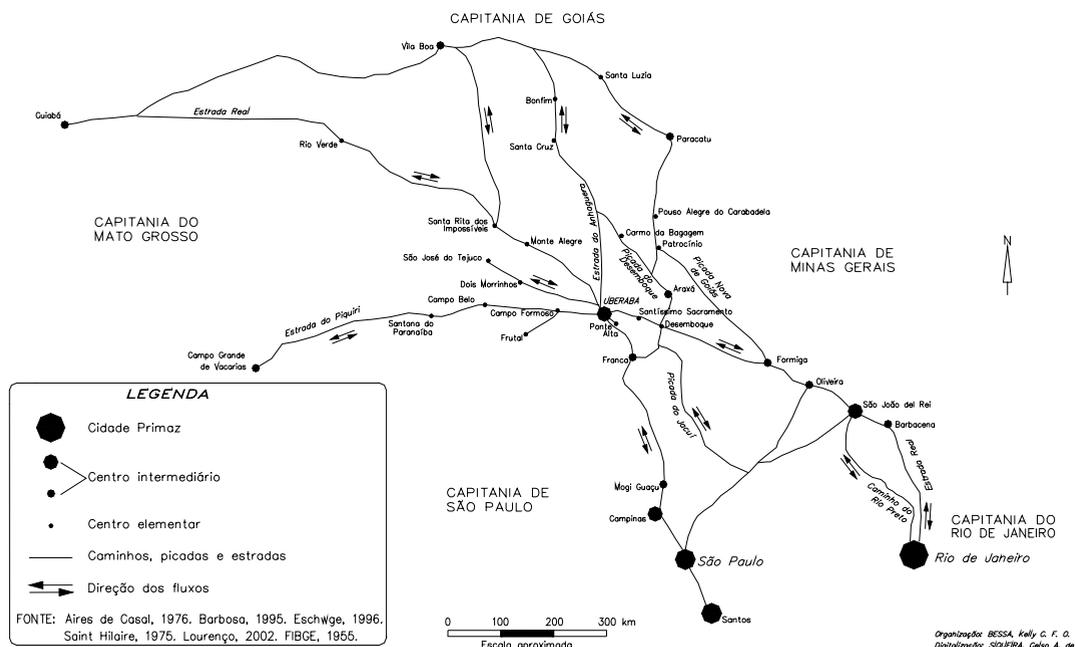
<sup>14</sup> Essas cidades, orientadas para o estrangeiro, formaram “[...] verdadeiros circuitos interiores, cada uma dominando uma vasta extensão do território brasileiro”, segundo Santos (1967, p.82).

Paulo e Rio de Janeiro, que evidenciavam o uso diferenciado dos territórios e permitiam compreender a hierarquia dos lugares, como observado na Mapa 2.

A rede em questão orientava-se, fundamentalmente, pelo sistema viário, cuja simplicidade sobreviveu à passagem do período colonial para o imperial<sup>15</sup>, pois eram basicamente dois os caminhos que ligavam os sertões do Brasil Central ao litoral do Sudeste. O primeiro era a Estrada do Anhanguera, que partia do litoral paulista, passava por São Paulo, Campinas, Mogi Guaçu, Franca, cruzava o porto Espinha, nas proximidades de Conquista, e chegava a Goiás e Mato Grosso através do Triângulo Mineiro. O segundo era a rota salineira tradicional, pela Estrada Real, que partia do litoral carioca, adentrava pelo sul de Minas, passando por São João Del'Rei, Desemboque, Araxá e Patrocínio, e daí seguia em direção a Goiás e Mato Grosso (SAMPAIO, 1971 e GUIMARÃES, 1990).

---

<sup>15</sup> Como observa Holanda (1989, p.42), “[...] uma carta das vias de comunicação do Brasil, ao iniciar-se o Império, poucas modificações apresentaria com relação aos últimos tempos coloniais”.



Mapa 2 - Brasil Central: intermediação desempenhada por Uberaba na intercessão entre as redes do Rio de Janeiro e de São Paulo, 1860.

Nesses dois caminhos principais, Uberaba não constituía entroncamento viário. Portanto, coube à emergente elite uberabense<sup>16</sup> criar rearranjos nessa estrutura viária em benefício próprio, demonstrando a total intencionalidade de suas ações, assim como sua consciência dos mecanismos de funcionamento da sociedade de então, quer dizer, de seus princípios, lógicas e coerências, nos quais pesava, para a ascensão de núcleos mercantis, a estreita relação com as estradas. Estas eram a única via que interligava a embrionária rede de arraiais e, por conseguinte, eram receptoras de todos os fluxos, fossem mercadorias, migrantes, capitais ou fossem cartas, ordens, informações.

As ações da elite uberabense expressavam, em síntese, formas e mecanismos de controle do espaço, por meio de estratégias intencionais, cujas lógicas eram a de valorização locacional, que, por conseguinte, criavam valores diferenciais e produziam hierarquias, redefinindo a própria organização socioespacial. Assim, pode-se estabelecer relação direta entre a ordem espacial e as ações que presidem

<sup>16</sup> No período compreendido entre o processo de ocupação do Triângulo Mineiro e a primeira fase de diferenciação de Uberaba, tem-se a constituição de uma importante elite pecuarista na região. Os grandes fazendeiros pecuaristas eram o grupo que tinha, efetivamente, riqueza, poder e *status*. Em Lourenço (2002), a estrutura social, desse período, é bastante detalhada.

a organização dos objetos, resultando num contexto relacional, posto que objetos e ações engendram as dinâmicas complexas de composição de dada condição socioespacial.

A partir da compreensão de seu mundo os agentes produzem diferencialidades, acomodadas em escalas espaciais específicas, a partir das quais organizam suas atividades. De acordo com Lourenço (2002, p.239), “[...] as ações das lideranças da elite uberabense, desde então, demonstraram uma clara compreensão das vantagens da localização do arraial”. E, nesse sentido, os investimentos viários uberabenses incluíram a abertura de estradas e a construção de portos, gerando, conseqüentemente, uma ampliação do seu espaço relativo, que era, simultaneamente, criação de diferencialidades.

Em 1818, a construção da primeira estrada, por meio de um desvio na Estrada do Anhanguera, que se localizava um pouco mais a leste da atual BR 050, garantiu a ligação com São Paulo e com Goiás, resultando no abandono do antigo trecho. A segunda estrada foi construída em 1824, permitindo a ligação com Cuiabá, por meio de um desvio na estrada Real. Nesse período, foram também construídos dois novos portos, o da Ponte Alta (Delta)<sup>17</sup>, no Rio Grande, que facilitava o acesso a São Paulo, por meio de uma hidrovia natural, em que estava também incluída a estrada que ligava Uberaba ao referido porto; e o porto de Santa Rita dos Impossíveis (Itumbiara), no rio Paranaíba, que facilitava o acesso a Goiás e a Mato Grosso.

Tal estrutura viária transformou Uberaba em um dos mais importantes núcleos urbanos do interior do Brasil ainda na primeira metade do século XIX, por meio do estabelecimento de relações mercantis, cujos produtos principais eram, de um lado, gado, toucinho e outros gêneros alimentícios e, de outro lado, sal, bebidas, artigos de armarinho, tecidos finos e perfumarias. De acordo com Sampaio (1971) e Pontes (1978), tais mercadorias eram levadas de Santos, por meio de tropas de burros, até Mogi Guaçu, onde eram embarcadas em barcas, que desciam o rio Mogi Guaçu, passando pelo rio Pardo, até o rio Grande, de onde seguiam, a montante, até o porto de Ponte Alta. Deste último porto, as mercadorias eram transportadas, por carros de boi, até Uberaba, que as distribuía para uma vasta região, que incluía o próprio Triângulo Mineiro, Goiás e Mato Grosso (Mapa 2).

O sal era, de fato, o principal produto e, segundo Lourenço (2002, p.231), a sua distribuição para uma vasta área pecuarista tornou-se “[...] um importante fator responsável pela pujança comercial da vila até 1859 [...]”, que contava, segundo Pontes (1978), com muitos armazéns de sal, casas de varejo e casas de atacado e varejo<sup>18</sup>. Para a distribuição desse sal, foram abertas novas estradas, as chamadas estradas salineiras. Estas interligavam os arraiais localizados a oeste de Uberaba, a exemplo das estradas que ligavam os arraiais de Campo Formoso, Frutal,

---

<sup>17</sup> A construção desse novo porto levou ao abandono do porto Espinha, próximo a Conquista.

<sup>18</sup> A respeito da importância da comercialização do sal, ver também Rezende (1983).

Campo Belo, Santana do Paranaíba, seguindo em direção ao Mato Grosso, e aquela que conectava Dois Morrinhos, São José do Tejuco, Monte Alegre e Santa Rita dos Impossíveis, rumando, a partir daí, por Goiás.

Nesse período, a criação de uma estrutura viária, especialmente a rota fluvial e as estradas salineiras, foi salutar para a emergência comercial de Uberaba. Guimarães (1990, p.34) observa que essa rota fluvial “[...] foi provavelmente, a condição que permitiu a Uberaba conquistar privilégios comerciais em relação aos demais núcleos agropecuários”, garantindo, em decorrência, uma diferenciação de caráter hierárquico. A rota salineira tradicional, via São João Del Rei, favorecia Araxá, e, por este motivo, criou-se uma rota alternativa, via Franca, que, além de beneficiar Uberaba, estabelecia ligações com São Paulo e Santos, complexificando a rede, pela intermediação exercida entre duas cidades importantes.

O gado dessa vasta região pecuarista, por sua vez, chegava ao mercado, fosse Rio de Janeiro ou fosse São Paulo, também por essas estradas, delineando, assim, um segundo esboço de espaço de fluxos, agora relacionado com a produção agropecuária, isto é, caracterizado pela circulação de boiadas, produtos agrícolas e mercadorias, a exemplo do sal.

A funcionalidade urbana foi orientada por esses fluxos de tropas e boiadas e, primeiramente, marcada pela presença de ranchos e vendas, que, segundo Furtado (1999), representavam os tipos de estabelecimentos de comércio fixo surgidos em áreas de expansão de fronteiras, cuja função era abastecer os tropeiros, os migrantes e a população local. Havia também a presença de atividades de internada destinadas à engorda do gado adquirido na área de influência de Uberaba. Contudo, com o aumento do dinamismo da vila, diversificaram-se as funções comerciais, marcadas pelo surgimento de outros estabelecimentos fixos, especialmente os lojistas. Enfim, quando Uberaba foi elevada à condição de vila, em 1836, já contava com um comércio relativamente importante, cuja abrangência alcançava parcela significativa do Triângulo Mineiro, demonstrando, como sugere Lourenço (2002, p.236), “[...] o caráter de centro regional que a vila já assumia”. Por outro lado, o comércio de sal, que representava uma especialização funcional, ampliava a área sob sua influência, formada por uma vasta região pastoril no interior do Brasil, e, por isto, contava com a presença de comerciantes de grosso trato. Pontes (1978, p.92) comenta que, entre os anos de 1827 e 1859, a importação de sal atingiu cerca de 135 mil sacas<sup>19</sup>. Dessa maneira, como expõe Lourenço (2002, p.237), estabelecia-se “[...] uma classe de comerciantes urbanos de médio e grande porte”, impregnando de novos conteúdos a vila. Pontes (1978, p.93) salienta que, em 1874, havia 10 casas de varejo e 12 de atacado e varejo, além de muitos armazéns de sal e molhados. As relativas diversificação e especialização das funções urbanas exercidas convergiam no sentido de elevar a hierarquia de Uberaba, e, dessa forma, erigia-se uma cidade comercial, construída sobre as bases de uma economia pecuarista.

A base econômica de Uberaba, apesar da importância das funções comerciais, estava basicamente associada à pecuária, forjando, assim, uma primeira divisão

---

<sup>19</sup> Cumpre registrar que o volume desses fluxos é praticamente desconhecido.

territorial do trabalho, pois, pela criação de gado, obteve-se a inserção no conjunto de uma ampla economia regional, o que garantiu a constituição de uma configuração espacial estável e relativamente resistente. Tal configuração, decorrente de arranjos e rearranjos que envolviam escalas e racionalidades distintas, e cuja periodização confrontava lógicas diversas, funcionaria como mediadora dos eventos no Triângulo Mineiro por ainda mais um século, demonstrando, portanto, a força das permanências. Os papéis prévios desempenhados por Desemboque e Araxá não foram suficientes para causar importantes mudanças, em razão do aspecto embrionário da rede. As ações em Uberaba, ao contrário, foram capazes de engendrar mudanças qualitativas, cujas estruturas alcançaram maior espessura tanto do ponto de vista espacial quanto do temporal.

Os capitais vinculados à pecuária eram nitidamente regionais, estando relacionados a lógicas regionais e extra-regionais de acumulação, diretamente vinculadas ao abastecimento do mercado interno, especialmente Rio de Janeiro, baixada fluminense, vale do Paraíba e São Paulo. O volume da receita arrecadada por Uberaba expressa tal acumulação, posto que se elevou em 411,1%, ou seja, de 353\$790 mil Réis, em 1837, para 1:808\$145 contos de Réis, em 1859. Fragoso (1998, p.21) menciona que, nesse período, aumentou, no Brasil, a produção para o abastecimento interno, gerando, assim, “[...] acumulações endógenas a partir do mercado interno”. No Triângulo Mineiro, essa endogeneização do capital reforçou o predomínio das forças socioeconômicas em cena, definidas pela consolidação de uma elite pecuarista.

Dessa maneira, Uberaba, a partir de 1840, transformou-se em ponto de convergência das principais rotas na região central do Brasil, isto é, em ponto nodal de um importante sistema viário, tornando possível a realização de importantes circuitos comerciais, cujos fluxos implicaram a criação, apropriação e circulação de valores excedentes. Simultaneamente, tornou-se também núcleo de polarização política e mercantil de uma embrionária rede de arraiais<sup>20</sup>, assumindo

---

<sup>20</sup> Cabe ressaltar que a forma espacial de rede dendrítica, como sugerida por Lourenço (2002), não se aplica à realidade do Triângulo Mineiro. Tal região apresenta, nesse período, um padrão espacial embrionário de rede orientado pela presença de arraiais pouco diferenciados, pela simplicidade do sistema viário e por fluxos unidirecionais vinculados à produção e ao abastecimento regional. O arranjo espacial de rede urbana denominado dendrítico é também um padrão embrionário, por isso, algumas características desse tipo de rede são encontradas no Triângulo Mineiro - a origem colonial, a presença de numerosos pequenos centros praticamente indiferenciados, a presença de poucos centros intermediários, a unidirecionalidade das interações espaciais, sem ligações paralelas entre os centros da rede, dentre outras. Entretanto, o que efetivamente caracteriza esse padrão de rede é a localização excêntrica do principal centro junto ou próximo à foz de um rio e de seus afluentes, sendo a porta de entrada e saída dos fluxos, cuja circulação segue padrão análogo ao da rede fluvial, drenando recursos em favor da cidade primaz e em prejuízo de sua hinterlândia à montante (CÓRREA, 1989 e 1997).

o caráter de centro regional, em um entroncamento de duas redes, uma que partia de São Paulo e outra que partia do Rio de Janeiro (Mapa 2). Nessa configuração espacial, Uberaba recebia os impulsos dessas cidades de hierarquia superior, e, por intermédio delas, comandava a vida regional, consolidando-se, conforme Lourenço (2002, p.241), como “[...] uma das mais importantes cidades do interior do Império do Brasil”, num momento em que as articulações entre os centros eram fortemente marcadas por relações regionais.

Essas condições garantiram a consolidação de uma elite pecuarista, que se transformou em uma das mais importantes oligarquias rurais do Brasil Central. A maneira como a elite uberabense orientou a organização espacial regional evidencia a relativa intencionalidade e a total contingência da importância da posição geográfica de Uberaba e também da região, estrategicamente localizada entre São Paulo, Goiás, Mato Grosso e a porção leste de Minas Gerais, assim como expressa um mínimo de controle sobre os sistemas técnicos que possibilitaram a criação de gado e o transporte de matérias-primas e de mercadorias.

### Considerações finais

No Triângulo Mineiro, foram criadas, a partir dos processos de ocupação colonial iniciados por volta de 1730, quando essa região era, primeiramente, parte integrante da capitania de São Paulo e, posteriormente, da capitania de Goiás, pelo menos três famílias e três de gerações de cidades, a saber: cidades a partir dos aldeamentos, as cidades mineiras do ouro e do diamante e as cidades da pecuária, matizadas segundo os diversos momentos dessa ocupação inicial e, igualmente, testemunhas dos sucessivos movimentos colonizadores desse período.

Tais famílias de cidades estão respectivamente associadas a três movimentos colonizadores que estruturaram um embrião de rede urbana ainda na primeira metade do século XIX, expressando que a configuração urbana, nessa região, é uma herança direta da colonização, um legado do processo de ocupação do território que, aliás, caracteriza quase toda a rede urbana brasileira, como aponta Santos (1967).

Há que se ressaltar que parte dos núcleos urbanos dessa região foi originada dos processos de povoamento pioneiro, quer dizer, foram fundados até 1860, constituindo uma embrionária rede de arraiais, ordenada, primordialmente, pela presença de arraiais pouco diferenciados entre si, pela simplicidade do sistema viário e por fluxos direcionalmente orientados e vinculados à produção e ao abastecimento regional.

Desse modo, o dinamismo urbano no Triângulo Mineiro surgiu como consequência imediata da combinação de três fatores principais: a ocupação do território, a expansão das atividades econômicas e os interesses da incipiente elite regional. Do processo de colonização e de expansão econômica e política, ascende Uberaba, que, já nesse período, se consolidou como um importante centro, desempenhando papel de intermediação entre o interior agropastoril e o litoral, o que possibilitou o intercâmbio de produtos primários e de produtos

manufaturados, resultando numa vida de relações que se voltava para o mercado interno, ao contrário dos centros litorâneos, cujo sistema de produção estava voltado para a demanda estrangeira.

#### Referências

- BESSA, Kelly. Proposições para a análise da diferenciação espacial nos estudos sobre rede urbana: as noções de convergência e divergência. *Geosp*, São Paulo, v.28, p.34-58, 2010.
- BRANDÃO, Carlos A. Triângulo: capital comercial, geopolítica e agroindústria. 1989. 189f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento e Planejamento Regional) - Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte. 1989.
- CORRÊA, Roberto L. A rede urbana: reflexões, hipóteses e questionamentos sobre uma temática à margem. *Cidades, Presidente Prudente*, v.1, n.1, p.65-78, jan./jun.2004.
- \_\_\_\_\_. Rede urbana e formação espacial - uma reflexão considerando o Brasil. *Território, Rio de Janeiro: Garamond*, ano V, n.8, p.121-129, jan./jun.2000.
- \_\_\_\_\_. Interações espaciais. In: CASTRO, Iná E. de; GOMES, Paulo Cesar da C.; CORRÊA, Roberto L. (Org.). *Explorações geográficas: percursos no fim do século*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. p.279-318.
- DEFFONTAINES, Pierre. Como se constituiu no Brasil e rede de cidades. *Boletim Geográfico, Rio de Janeiro*, ano II, n.14, p.141-148, abr.1944.
- FAUSTO, Boris. *História do Brasil*. São Paulo: Edusp/FDE, 2004. 660p.
- FRAGOSO, João Luís R. Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830). Rio de Janeiro: *Civilização Brasileira*, 1998. 324p.
- FURTADO, Júnia F. Homens de negócio: a interiorização da metrópole e do comércio nas Minas setecentistas. São Paulo: Hucitec, 1999. 289p.
- GUIMARÃES, Eduardo N. Infra-estrutura pública e movimento de capitais: a inserção do Triângulo Mineiro na divisão inter-regional do trabalho. *Uberlândia: Edufu*, 1990. 224p. (Tese e Dissertações-Publicação do Departamento de Economia da UFU).
- HOLANDA, Sérgio B. de (Org.). *História geral da civilização brasileira: a época colonial*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1989. (t.1, v.1).
- LOURENÇO, Luís Augusto B. A oeste das minas: escravos, índios e homens livres numa fronteira oitocentista: Triângulo Mineiro (1750-1861). 2002. 252f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Instituto de Geografia da Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia. 2002.
- MARX, Murilo. *Cidade no Brasil: terra de quem?* São Paulo: Nobel/Edusp, 1991. 143p.
- MENDONÇA, José. *História de Uberaba*. Uberaba: Academia de Letras do Triângulo Mineiro/Bolsa de Publicação do Município de Uberaba, 1974. 296p.
- MONBEIG, Pierre. O estudo geográfico das cidades. *Boletim Geográfico, Rio de Janeiro*, ano 1, n.7, p.7-29, out.1943.
- PALACIN, Luís; GARCIA, Ledonias Franco; AMADO, Janaína. *História de Goiás em documentos: colônia*. Goiânia: Editora da UFG, 1995. 125p.
- PETRONE, Pasquale. *Aldeamentos paulistas*. São Paulo: Edusp, 1995. 396p.
- PONTES, Hildebrando. *História de Uberaba e a civilização no Brasil Central*. Uberaba: Academia de Letras do Triângulo Mineiro, 1978. 341p.
- PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil contemporâneo: colônia*. São Paulo: Brasiliense, 1986. 408p.
- REZENDE, Eliane M. M. de. *Uberaba 1811-1910: uma trajetória sócio-econômica*. Uberaba: Arquivo público de Uberaba, 1983.
- SAMPAIO, Antônio B. *Uberaba: história, fatos e homens*. Uberaba: Academia de Letras do Triângulo Mineiro/Bolsa de Publicações do Município de Uberaba, 1971. 404p.
- SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: técnica e tempo/razão e emoção*. São Paulo: Hucitec, 1996. 308p.
- \_\_\_\_\_. *Crescimento nacional e nova rede urbana: o exemplo do Brasil*. *Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro*, v.29, n.4, p.78-92, out./dez. 1967.

Brazilian Geographical Journal: Geosciences and Humanities research medium, Ituiutaba, v. 4,  
n. 2, p. 509-528, jul./dec. 2013

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria L. O Brasil: território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Record, 2001. 471p.

SODRÉ, Nelson Werneck. Oeste: ensaio sobre a grande propriedade pastoril. São Paulo: Arquivo do Estado, 1990.