



ARTICLES/ARTIGOS/ARTÍCULOS/ARTICLES

Araguari na história da ocupação territorial do Triângulo Mineiro (MG) – 1815-1913

Mestrando Lucas Martins de Oliveira

Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo – FAUUSP. Rua Maranhão, 88 – Higienópolis – São Paulo, SP – CEP 01240-000. E-mail: lucasmartins@usp.br

RESUMO

ARTICLE HISTORY

Received: 31/07/2104  
Accepted: 14/11/2014

PALAVRAS-CHAVE:  
Ocupação territorial  
História da paisagem  
Triângulo Mineiro  
Araguari

O trabalho apresenta as origens e as primeiras transformações históricas do município de Araguari no processo de ocupação territorial da região do Triângulo Mineiro. Para isso, analisa-se trabalhos relevantes realizados no campo da geografia histórica produzidos sobre os objetos de estudo, Araguari e Triângulo Mineiro, objetivando a construção de um diálogo entre os autores. Considera-se fundamental o estudo da gênese das configurações espaciais locais e regionais para o aprofundamento teórico-conceitual da história da paisagem brasileira. O trabalho sintetiza os principais processos históricos transformadores da paisagem da cidade e região, entre os anos de 1815 e 1913.

KEY-WORDS:  
Territorial occupation  
Landscape history  
Triângulo Mineiro  
Araguari

ABSTRACT: ARAGUARI IN THE TRIÂNGULO MINEIRO (MG) TERRITORIAL OCCUPATION HISTORY – 1815-1913. The paper presents the origins and the first historical transformations of Araguari in the Triângulo Mineiro process of territorial occupation. For this, we analyze relevant works produced on the objects of study (Araguari and the Triângulo Mineiro region), made in the field of historical geography, aiming to build a dialogue between the authors. It is essential the study of local and regional spatial configurations genesis for the Brazilian landscape theoretical and conceptual depth. The paper summarizes the main transformers landscapes historical processes, between the years 1815 and 1913.

RESÚMEN:  
Ocupación territorial  
Historia del paisaje  
Triângulo Mineiro  
Araguari

RESÚMEN. ARAGUARI EN LA HISTORIA DE LA OCUPACIÓN TERRITORIAL DE TRIANGULO MINEIRO (MG) – 1815-1913. El artículo presenta los orígenes y las primeras transformaciones de Araguari en el proceso de ocupación territorial de la región del Triângulo Mineiro. Para ello, se analizan trabajos pertinentes realizados en el ámbito de la geografía histórica producida sobre los objetos de análisis, Araguari y Triângulo Mineiro, con el objetivo de construir un diálogo entre los autores. Es esencial el estudio de la génesis local y regional para la profundización de los conceptos y teorías sobre la historia del paisaje brasileña. El documento resume los principales procesos históricos transformadores del paisaje de la ciudad y la región, entre los años 1815 y 1913.

---

## Introdução

Araguari, nos dias atuais, é uma cidade média localizada na porção norte da mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba (MG) e possui uma população estimada em 115.632 habitantes (IBGE, 2014). A cidade alcança bom Índice de Desenvolvimento Humano Municipal, 0,773 (PNUD, 2010) e tem na prestação de serviços e no agronegócio sua base econômica. Sua origem data de 1823, com a demarcação do espaço religioso, não diferente dos demais povoados localizados na região. A expansão do sistema ferroviário nacional no entre-séculos XIX e XX, tendo como cenário o recém-estabelecido período republicano, estimulou a efetivação de seu crescimento.

O trabalho que se apresenta busca refletir sobre a inserção histórica de Araguari na configuração territorial do Triângulo Mineiro. Não objetiva-se aprofundar na análise dos atores sociais que produziram o espaço local e regional, assim como em todos os conflitos ocorridos e seus diferentes contextos sociais. O estudo apresenta um panorama sobre a história da cidade e região até o início do século XX, resultando em um pano de fundo elementar para o aprofundamento do estudo sobre a conformação da cidade<sup>1</sup>. Coloca-se a importância de se estudar a gênese das configurações espaciais, bem como a importância do embasamento histórico para a leitura urbana contemporânea. Deve-se reconhecer o lugar de Araguari na região do Triângulo Mineiro não somente como ela se apresenta hoje, mas também, os principais traços do passado que determinaram o seu futuro.

Para a análise estabelece-se o recorte histórico entre 1815 e 1913. O ano de 1815 marca o primeiro registro de colonização da área onde hoje se encontra o município de Araguari e corresponde à solicitação da sesmaria do Córrego do Indaiá ao julgado de Araxá-MG (MAMERI, 1988). O ano de 1913 marca a

---

<sup>1</sup> Objetivo da pesquisa de Mestrado "O processo de configuração do sistema de espaços livres na forma urbana de Araguari (MG)", em desenvolvimento no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP, na área de concentração Paisagem e Ambiente, orientado pelo Prof. Assoc. Eugenio Fernandes Queiroga.

inauguração na cidade do primeiro entroncamento ferroviário entre os estados de Goiás, Minas Gerais e São Paulo. Neste ano foi entregue o trecho ferroviário Araguari (MG) - Roncador (GO) da Estrada de Ferro Goiás, conectando-o à Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, estabelecida em Araguari desde 1896. As consequências socioeconômicas de tal fato determinaram o desenvolvimento da cidade ao longo do século XX (BARBOSA, 2008).

## Material e Métodos

O estudo orienta-se pela revisão bibliográfica de importantes pesquisas que se dedicaram ao assunto, com destaque para os trabalhos de Lourenço (2005 e 2010), relativos à história da região, e de Naves e Rios (1988) e Mameri (1988), relativos à história de Araguari. Ademais, destacam-se nos dias atuais pesquisas relacionadas principalmente à geografia histórica que enriquecem o ainda pequeno repertório científico sobre a história da cidade de Araguari, como Borges (2006) e Barbosa (2008). Reconhece-se, então, a contribuição fundamental destas pesquisas para a reconstrução histórica linear que se propõe.

A dissertação em Geografia de Lourenço (2005), "A oeste das Minas: Escravos, índios e homens livres numa fronteira oitocentista, Triângulo Mineiro (1750-1861)", teve como principal objetivo analisar a paisagem cultural e a configuração territorial do Triângulo Mineiro, ao tempo de sua ocupação pela sociedade colonial. O trabalho investiga a fundação dos primeiros estabelecimentos coloniais da região, os aldeamentos indígenas, a política de ocupação do território, as técnicas de produção, os hábitos de vida dos colonos e os primeiros movimentos de inserção econômica da região na rede mercantil regional e nacional.

Em seu Doutorado, Lourenço (2010) apresentou: "O Triângulo Mineiro, do Império à República: O extremo oeste de Minas Gerais na transição para a ordem capitalista (segunda metade do século XIX)". O trabalho questiona se as mudanças na configuração territorial, estrutura fundiária, atividades econômicas, sistemas técnicos e espaço urbano, foram suficientemente profundas para caracterizar uma transição na formação socioespacial da região.

A respeito dos estudos históricos sobre Araguari, Naves e Rios (1988) apresentaram o trabalho "1888 - 1988. Araguari: cem anos de dados e fatos", editado pela Prefeitura Municipal em comemoração ao centenário da emancipação do município. A pesquisa tem como qualidade uma grande base de dados históricos oficiais a respeito da história da cidade e da sociedade urbana.

Também em comemoração ao centenário, Mameri (1988) publicou: "Pelos caminhos da história: pessoas, coisas e fatos de Araguari". A pesquisa independente do autor sintetiza desde os principais acontecimentos oficiais até fatos históricos do cotidiano urbano.

Já na primeira década do século XXI, Borges (2006) apresentou sua dissertação em Geografia: "As ruralidades do Fundão: Origens, valores socioculturais e representações comunitárias no Município de Araguari – MG". O trabalho pesquisou as atividades produtivas, as relações sociais de produção e as práticas cultural-religiosas do Fundão, primeira região a ser ocupada do atual município, desvendando, assim, pontos de seu processo de ocupação territorial.

Em seu Mestrado em Geografia, Barbosa (2008) apresentou: "Ferrovia e organização do espaço urbano em Araguari-MG (1896-1978)". A pesquisa coloca que, a partir da conformação do entroncamento ferroviário, a cidade se organizou em função da ferrovia, aproximando Araguari de uma *company town* ou cidade empresa, situação que se estendeu até o final da década de 1970, em decorrência do declínio do sistema ferroviário nacional e emergência da política rodoviária.

## Discussão

### *O início da ocupação colonial do atual Triângulo Mineiro*

Lourenço (2005) narra que a região do estado de Minas Gerais conhecida hoje como Triângulo Mineiro, em referência à forma geográfica criada pela mesopotâmia entre os rios Paranaíba e Grande, nasceu paulista em 1725, quando era apenas uma área de passagem rumo às minas goianas. Pouco mais de dez anos depois, em 1736, tornou-se parte da recém-criada capitania de Goiás, permanecendo como corredor para o tráfego de tropas para São Paulo por quase um século, quando finalmente se integrou a Minas Gerais, em 1816.

O primeiro registro de atuação oficial sobre a região data de 1730, quando, entre o território das minas goianas e São Paulo, foi aberto um caminho régio que correspondia aproximadamente ao trajeto do Anhanguera, cujos descendentes mantiveram usufruto de pedágio até o início do século XIX. A Carta Régia estabelecia aquele como o único caminho para as minas de Goiás, e previa penas para quem usasse desvios. No trecho sobre o atual Triângulo Mineiro a estrada estendia-se por cerca de 200 km de grande regularidade topográfica, exceto nos vales fluviais. Nestes, apenas três cursos d'água eram de difícil travessia: o rio Grande, o rio das Velhas (atual rio Araguari) e o rio Paranaíba.

A primeira fixação da sociedade colonial sobre a região ocorreu em 1748, quando aldeamentos indígenas foram fundados pelo governo da capitania de Goiás, em resposta a resistência Caiapó que ameaçava a estabilidade do tráfego na estrada. Pires de Campos, contratado pelo governo goiano, partiu de Cuiabá-MT acompanhado de índios Bororos, iniciando uma campanha de extermínio e apresamento dos índios Caiapós. O explorador repeliu os Caiapós em todo o trecho da estrada na região.

É a menos conhecida [região da província de Goiás], não havendo nela estabelecimento algum de cristãos. Os caiapós quem a dominam (repartidos ainda, segundo dizem, em várias tribos), tem sido fatais por vezes aos comboios cuiabanos e invadido a parte setentrional da província de São Paulo, onde causaram a deserção de muitos estabelecimentos. (CASAL, 1976 [1817], p. 151 apud LOURENCO, 2005, p. 54)

Após, tanto o extermínio de parte das populações Caiapós, quanto sua caboclicização, Pires de Campos fundou alguns aldeamentos ao longo do trecho da estrada, onde distribuiu índios que se tornaram responsáveis pela defesa do trânsito existente. O explorador recebeu do governador de Goiás uma faixa de terra de uma légua e meia de cada lado da estrada na região, onde foram erguidos os aldeamentos de Rio das Pedras (hoje Cascalho Rico), Santana (hoje

Indianópolis) e Lanhoso (aldeamento desaparecido). Ao longo do tempo, provavelmente devido às divisões da população destes três primeiros, foram fundados os povoados de Estiva, Pissarrão, Boa Vista, Rocinha, Uberaba e Baixa.

Naves e Rios (1988) acrescenta:

É dessa época que a região do Triângulo recebeu o nome de "Sertão da Farinha Podre", devido a um fato pitoresco: os comboios que vinham de São Paulo, com destino a Goiás, guardavam seus víveres de subsistência nas aldeias intermediárias da longa travessia, como reserva para a volta, poupando-se assim carregar peso supérfluo. Muitas vezes, porém, acontecia encontrarem deteriorados esses mantimentos, na volta da caravana; a farinha, armazenada precariamente, era a reserva que mais apodrecia. (NAVES E RIOS, 1988, p. 14)

Os aldeamentos citados não se desenvolveram e foram gradualmente extintos. Lourenço (2005) aponta que fato de apenas dois de tais aldeamentos terem se desenvolvido até os dias atuais (Cascalho Rico e Indianópolis), deve-se ao caráter eminentemente de pouso e defesa que representavam naquele momento histórico. Nos aldeamentos os índios vendiam alimentos aos que lá faziam paradas, produtos excedentes da cultura de subsistência. Assim, não se pode afirmar que eram povoados proto-urbanos. (Figura 01).

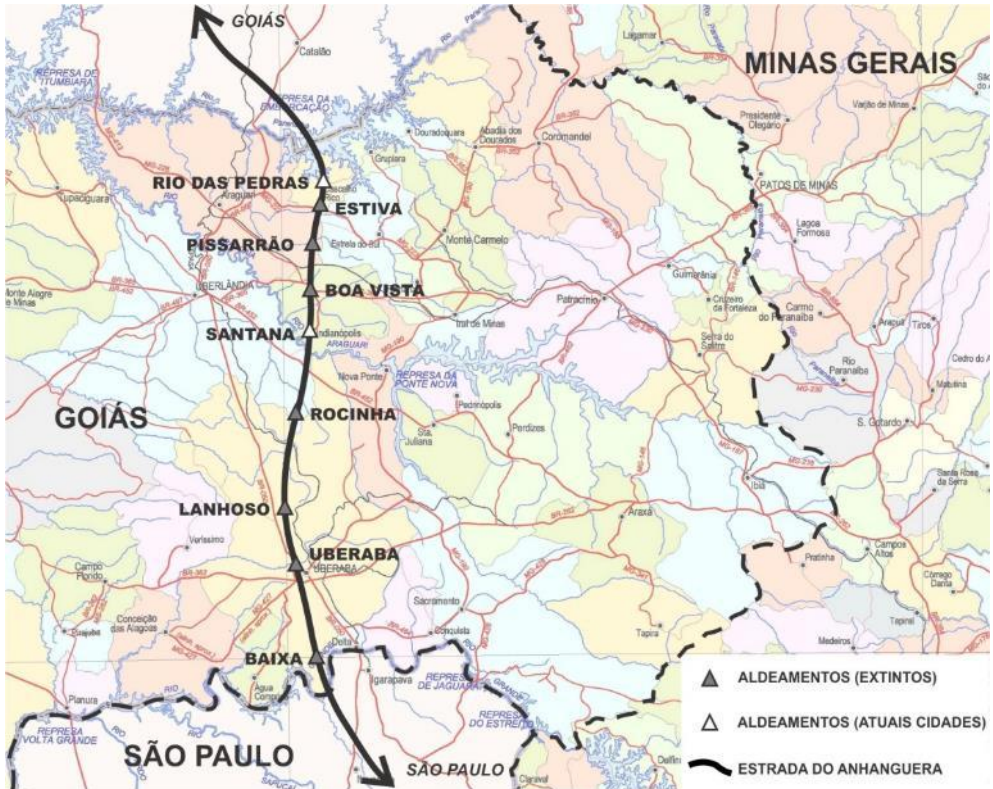


Figura 1: Estrada do Anhanguera, ou dos Goiaes, e aldeamentos entre os rios Grande e Paranaíba (1748-1816) – Esquematização sobre mapa base atual do Estado de Minas Gerais, IBGE (2004).

Fonte: Lourenço (2005). Elaboração: Autor.

Para Lourenço (2005) merece atenção o fato de que, ao criar aqueles aldeamentos, não parecia haver a intenção de povoar, por parte do governo goiano. A própria disposição geográfica dos núcleos ao longo da estrada, mostrava seu caráter muito mais defensivo que propriamente de ocupação territorial. O autor coloca que, até o período pombalino (1755-1777), não havia, da parte do estado português, o objetivo de ocupar o interior da colônia, já que o papel desta, na sua concepção mercantilista, era gerar riquezas, sobretudo auríferas.

Era estratégico para a colônia que o Sertão da Farinha Podre funcionasse como grande barreira natural aos fluxos clandestinos, um desestímulo ao contrabando. A região formava com os atuais sul goiano, oeste paulista e Mato Grosso do Sul, um imenso interstício entre as minas goianas, mineiras e cuiabanas, onde o povoamento colonial era desestimulado, região conhecida naquele tempo como Caiapônia.

No entanto, as concepções geopolíticas de Portugal relativas ao território brasileiro mudaram na segunda metade do século XVIII, com a emergência do Ministro Marquês de Pombal, que via como essencial o povoamento do território brasileiro, como forma de preservá-lo das ambições espanholas e estrangeiras em geral. Assim, o Ministro recomendou abolir as diferenças entre índios e portugueses e libertá-los da tutela religiosa, para que mestiçassem e se integrassem à massa de colonos, incrementando o crescimento populacional e a identidade territorial (LOURENÇO, 2005).

### *A nova política de ocupação territorial – a origem do Brejo Alegre*

Lourenço (2005) afirma que a mudança na geopolítica de ocupação do território foi contemporânea ao esgotamento dos solos nas proximidades das vilas mineradoras, bem como à decadência da mineração aurífera e diamantífera mineira. Tal crise provocou o aumento das tensões demográficas nas regiões centrais da província e impôs à população a emigração para áreas de fronteira. A imigração generalista iniciou-se a partir da década de 1760, em direção a todas as regiões circunvizinhas. As demais comarcas de Minas Gerais e as capitanias de São Paulo, Rio de Janeiro, Mato Grosso e Goiás receberam grandes levas desses migrantes em busca de novas descobertas mineradoras, bem como em busca de terras para cultivo e pastagens.

O primeiro arraial da região em estudo surgiu em 1760, em torno das jazidas localizadas na cabeceira do rio das Velhas: Nossa Senhora do Desterro do Desemboque. A geografia aplainada da região facilitou a abertura de novas picadas (estradas estreitas), que orientaram a expansão da pecuária e a criação de novos arraiais. Nessa época, o padre Marcos Freire de Carvalho, de Desemboque, abriu uma picada partindo desse arraial até Santa Cruz (atual Santa Cruz de Goiás), na capitania de Goiás. O bispo de Goiás reconheceu, então, a paróquia do Desemboque como sendo sua jurisdição em 1765. O fato de o novo povoado colocar-se sob autoridade goiana fez o bispo de Mariana indispor-se contra os padres do Desemboque.

O julgado goiano do Desemboque passou a incluir todo o território das bacias dos rios Paranaíba, das Velhas e da margem direita do rio Grande. A rápida prosperidade do povoado, que chegou a ter 1.300 habitantes em 1765 (LOURENÇO, 2005), foi, na verdade, consequência de sua transformação em um centro de contrabando do ouro para fora dos limites da capitania de Minas Gerais.

A picada do Desemboque formava um desvio usado por contrabandistas entre Goiás, Minas Gerais e São Paulo, que fugiam da fiscalização presente na estrada do Anhanguera. O fim das derramas no início do século XIX coincidiu com o princípio da decadência do povoado do Desemboque (atualmente um distrito do município de Sacramento-MG).

Ao longo da picada do Desemboque, sesmarias foram sendo concedidas desde o final do século XVIII. Esses primeiros colonos descobriram fontes de águas salitrosas nas chapadas situadas entre os rios Quebra-Anzol e das Velhas, que passaram a usar como bebedouro para o gado. Próxima ao bebedouro foi erguida a capela de São Domingos de Araxá. O arraial, atual cidade de Araxá, surgiu como um núcleo que, graças aos bebedouros salitrosos, passou a polarizar a atividade de pecuária extensiva, que então avançava rapidamente pelo oeste mineiro. Outras fontes salitrosas foram sendo descobertas nas proximidades, com destaque para o surgimento do arraial de Nossa Senhora do Patrocínio, atual cidade de Patrocínio.

Dessa forma, entre 1800 e 1820, houve uma grande expansão da pecuária de corte nas regiões do alto Paranaíba e alto rio das Velhas, orientado, de um lado pela presença das fontes de água salgada e, de outro, pelas novas picadas, que facilitavam o acesso ao mercado do Rio de Janeiro, através de São João Del-Rey.

A economia de tais povoados era orientada pela produção agrícola quase inteiramente de subsistência, com destaque para o cultivo de milho e algodão. A atividade artesanal feminina, sobretudo tecelagem e cerâmica, tinha grande importância na formação do excedente comercializável. O excedente era trocado por gêneros como sal e ferramentas. A pecuária bovina era exclusividade de colonos brancos.

O desenvolvimento de uma sociedade regional logo motivou os criadores de Araxá a se mobilizarem em prol de interesses mercantis. A principal reivindicação foi a separação dos julgados de Araxá e Desemboque de Goiás e sua anexação à Minas Gerais, inseridas à comarca de Paracatu. Na Carta Regia de 1816 a justificativa para a transferência era a imensa distância entre Araxá e Vila Boa, capital de Goiás, o que dificultava o acesso à comarca goiana e o desembaraço de processos nos quais era necessária a ouvidoria.

Lourenço (2005) analisa que o motivo provável para a decisão régia, favorável aos interesses araxaenses, talvez tenha sido a maior capacidade de Minas Gerais de promover a colonização do extremo oeste mineiro, se comparada com Goiás. Em Minas Gerais havia um grande excedente demográfico na região central que já há mais de sessenta anos iniciara um movimento migratório para áreas de fronteira. Após a anexação dos novos territórios, foram concedidas dez sesmarias no julgado do Araxá apenas em 1817, no ano seguinte ao da anexação. Dentre estas, a sesmaria do Córrego Indaiá, localizada no atual município de Araguari, solicitada em 1815 (MAMERI, 1988). A intensidade do povoamento nos anos seguintes à anexação mostra que Araxá tornara-se o núcleo a partir do qual

se organizava o processo de colonização da chapada entre o rio das Velhas e o Paranaíba.

Simultaneamente, a sudoeste, o povoado de Uberaba, exercia papel semelhante em relação à chapada situada entre o rio das Velhas e o rio Grande, o então Sertão da Farinha Podre. Grande parte da população do Desemboque passou a emigrar para estas regiões. As fazendas de gado foram a principal forma pela qual os colonos generalistas se estenderam pela região nos primeiros anos do século XIX. O caráter disperso e rarefeito da ocupação fazia com que as fazendas fossem muito grandes, devido ao baixo valor da terra e à existência de extensões devolutas, fato que refletiu na conformação na rede de núcleos urbanos, mais distantes entre si, se comparado à região centro-sul do estado.

A fundação dos arraiais na região resultou, em todos os casos, de iniciativas das oligarquias rurais, pela formação de patrimônios religiosos. Um fazendeiro, ou grupo, doava uma área ao patrimônio de um santo. Sobre ele, esses vizinhos, organizados numa irmandade religiosa, erigiam uma capela, e tratavam de conseguir sobre ela a bênção do vigário da freguesia, que significava o reconhecimento da existência do povoado pelas autoridades eclesiástico-estatais. A fundação de um arraial constituía a expressão da transição de um grupo disperso de sitiantes, ainda vivendo os primeiros e difíceis momentos da ocupação, geralmente isolados uns dos outros, para um grupo com laços de parentesco, cooperação e reciprocidade cada vez mais intensos (LOURENÇO, 2005).

Segundo Naves e Rios (1988), em 1817, na região de Santana do Rio das Velhas, no julgado de Araxá, o major Antônio Resende Costa demarcou para si duas sesmarias, a do Serrote (hoje comunidade do Fundão) e a da Pedra Preta (hoje desconhecido). Entre ambas, apossou-se de um terreno de sobras que foi doado ao patrimônio do Senhor Bom Jesus. No local foi erguida a capela ao Bom Jesus da Cana Verde, cujos primeiros registros datam de 1823, a partir da qual se desenvolveu o arraial do Senhor Bom Jesus da Cana Verde do Brejo Alegre, atual Araguari. Lourenço (2005), Borges (2006) e Barbosa (2008) reproduzem tal informação, entretanto não esclarecem a situação de tais sesmarias perante a sesmaria do Córrego do Indaiá, concedida à Justa Inocência da Conceição, informação colocada por Mameri (1988). O que pode-se afirmar, então, é que a ocupação da região, hoje município de Araguari, ocorreu entre 1815 e 1817. Outro ponto importante é a origem dessa população. Tais pioneiros deslocaram-se de Santana (atual Indianópolis), povoado essencial para a formação do arraial de Brejo Alegre. Este, por sua vez, ligado à Vila de Diamantina da Bagagem (atual Estrela do Sul), estabelecendo-se assim, a rede: Brejo Alegre – Santana – Bagagem – Patrocínio - Araxá. Acredita-se que Brejo Alegre possa ter sido a região mais distante (cerca de 200 Km) sob influência de Araxá naquele período.

Brejo Alegre foi elevado à categoria de Freguesia da Vila de Bagagem em 23 de março de 1840. As primeiras construções do arraial concentraram-se voltadas para o adro da igreja católica Matriz, implantado próximo à margem do córrego que deu nome ao povoado. Este adro assumiu o papel de primeiro espaço livre público gerador do traçado inicial. A partir dele, definiram-se as principais direções de crescimento urbano. Na margem oposta, alinhada à igreja Matriz, foi



construída a Capela do Rosário (os primeiros registros datam de 1864), mais simples em ornamentos e características construtivas e voltada para a população escrava. O povoado expandiu-se lentamente até 1895, atendendo às características físicas do sítio, paralelo ao curso d'água e explorando as particularidades topográficas para reforçar sua organização funcional e seus elementos estruturantes, resultando em traçado com menor rigor geométrico. O córrego Brejo Alegre não se configurou como barreira física, podendo ser entendido como condição fundamental para a existência e estruturação do núcleo urbano inicial.

A atuação do poder público que mais se aproximou de um planejamento urbano foi a criação do cargo de "alinhador", pela Câmara Municipal, já em 1884. Naves e Rios (1988) afirmam que sua função era fiscalizar o alinhamento das construções voltadas para as vias, garantindo assim a continuidade destas, como também a demarcação de novas vias quando necessário. Apesar de não seguir projeto predefinido, é possível identificar a ideia de plano que parte das particularidades geográficas e tira partido delas, seja para destacar os edifícios religiosos ou manter a ocupação urbana próxima ao curso d'água. (Figura 02).

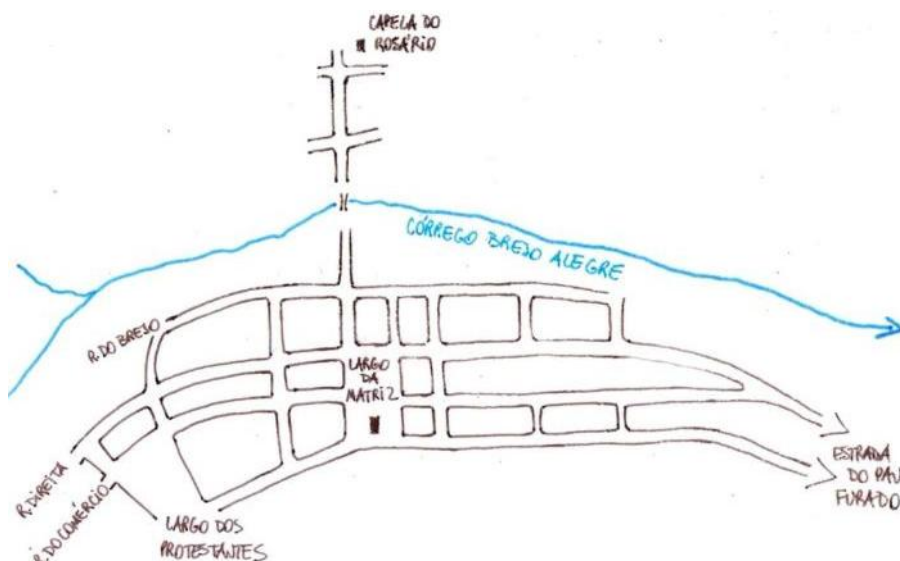


Figura 2: Croqui - Núcleo inicial do Brejo Alegre – 1823-1895. Elaboração: Autor.

Lourenço (2005) coloca que em meados do século XIX a estrutura socioeconômica da região ainda era fortemente ligada à região central da capitania de Minas Gerais, em especial a São João Del-Rey. A cidade contava com uma elite de comerciantes atacadistas que compravam mercadorias dos arraiais locais para revender no Rio de Janeiro, e que traziam da capital as mercadorias manufaturadas. A partir do Rio de Janeiro a rede viária se ramificava, e os centros se configuravam por localidades cada vez menores. Na região, destacavam-se as "bocas do sertão", Araxá, e, em maior importância, Uberaba. O autor cita que em

1868 a cidade contava com 7.700 habitantes, população aproximada de importantes centros como Maceió (8.000) e Ouro Preto (10.000).

### *A ferrovia e a modernidade em Araguari*

Lourenço (2010) afirma que o termo “Sertão da Farinha Podre”, usado para designar a região, começou a cair em desuso na década de 1880. Foram os jornais da região que primeiro usaram a denominação “Triângulo Mineiro”. O abandono do termo pejorativo seguiu-se à adoção, pelos membros da elite, de um nome que evocava modernidade: uma figura geométrica, ou seja, algo retilíneo, exato. O novo nome surgiu na transição para a República, quando havia pressa em civilizar o país, livrando-o das toponímias religiosas ou rústicas, e substituindo-as por outras que evocassem ordem e progresso.

Nesse contexto, em 4 de agosto de 1888 foi aprovada a emancipação da vila de Brejo Alegre do município de Bagagem. Entretanto:

Na sessão de 5 de agosto, por motivos que nos escapam, o Deputado Severino de Resende Navarro propôs uma emenda ao decreto, no seguinte teor: Onde se diz – à categoria de cidade – acrescente-se com o nome de cidade de Araguay – e o mais como se acha redigido. (NAVES E RIOS, 1988, p. 19)

A mudança de topônimo de Brejo Alegre para Araguay não foi justificada, e até os dias atuais esta questão da historiografia local não foi esclarecida. Dentre as versões colocadas pelas autoras, entende-se que a mais plausível seja uma homenagem ao Coronel Antônio Dias Maciel, que recebeu pela Princesa Isabel o título de 2º Barão de Araguay. Entretanto não se sabe qual relação o Coronel mineiro teve com a vila do Brejo Alegre.

Dentre as transformações regionais e locais da virada do século, como a instalação da luz elétrica e telefonia, certamente a inserção da ferrovia se destaca como transformadora da paisagem. A chegada dos trilhos da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, entre 1888 e 1897, acelerou o tempo dos deslocamentos e transportes e intensificou a integração entre as duas regiões antes polarizadas por Uberaba e Araxá. A Cia. Mogiana, criada em 1872 por fazendeiros de Campinas-SP, tinha como plano inicial estender-se até a região cafeeicultora de Ribeirão Preto e as margens do rio Grande. Entretanto, conjunturas econômicas favoráveis estimularam a transposição do rio em direção ao Triângulo Mineiro. Em 1887 a direção da empresa assinou um contrato com o governo de Minas Gerais para estender um ramal em direção a Uberaba. Portanto, a expansão ferroviária pelo Triângulo Mineiro não resultou de determinações internas, mas das transformações econômicas e sociais que ocorriam em São Paulo.

A elite agrário-mercantil de Uberaba se colocou contra o projeto, já que previa a diluição da primazia da cidade na região, oposição que não teve forças para impedir o investimento (LOURENÇO, 2010). No ano seguinte, a Cia. Mogiana estendeu seu projeto de expansão para a cidade goiana de Catalão, passando por São Pedro do Uberabinha (atual Uberlândia) e Araguari. Entretanto, ao chegar a Araguari em 1896, mudanças no panorama econômico da

empresa interromperam a continuidade de expansão, colocando a cidade “ponta de linha” na região.

Lourenço (2010) afirma que, a partir de então, Araguari foi capturada pela região do Triângulo Mineiro. Ligada economicamente a Bagagem e Araxá até a década de 1880, por razões históricas e pela centralidade exercida por aquelas duas cidades, aproximou-se de Uberaba e da província de São Paulo, graças aos trilhos. O rio das Velhas deixava de ser o limite nordeste do Triângulo Mineiro. (Figura 03).

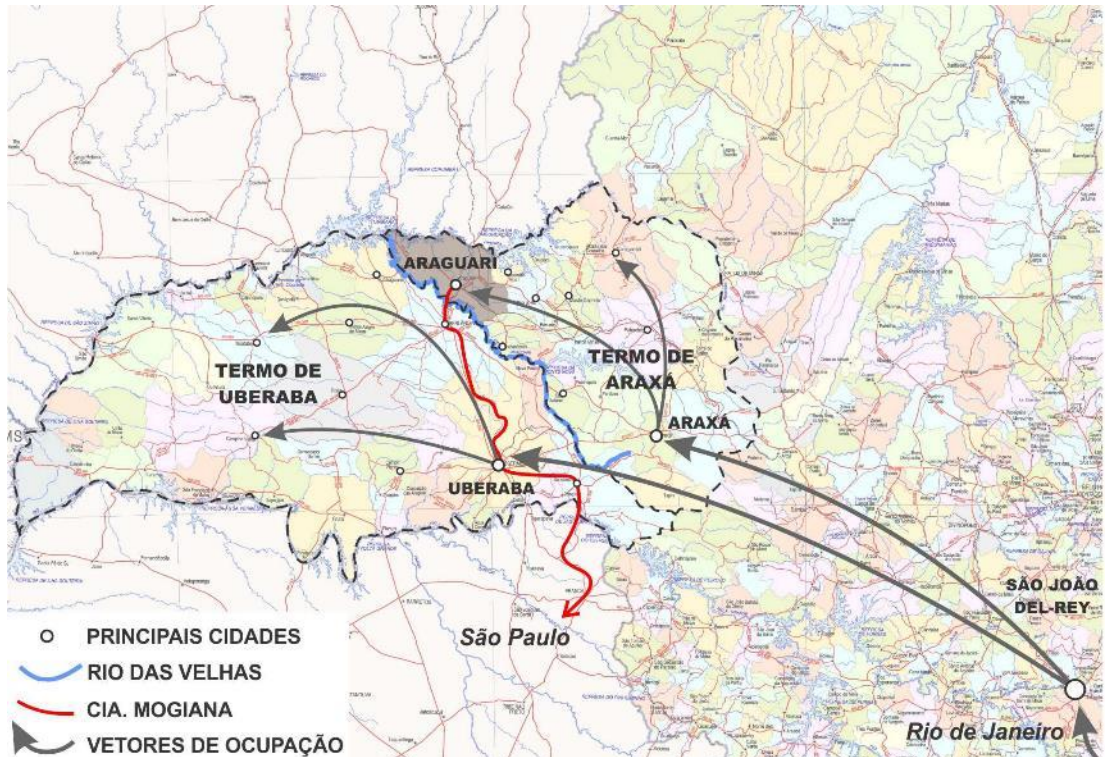


Figura 3: Esquemática da polarização Uberaba e Araxá – Transposição do rio das Velhas (atual Araguari) pela ferrovia – integração de Araguari na rede urbana regional no final do século XIX, sobre mapa base atual do Estado de Minas Gerais, IBGE (2004). Elaboração: Autor.

Se até o final da década de 1880 a região mantinha ligações comerciais igualmente importantes tanto com o centro de Minas Gerais quanto com São Paulo, sendo esse duplo vínculo uma das vantagens usufruídas por Uberaba, com a instalação da ferrovia, a região assumiu definitivamente a condição de periferia ligada a São Paulo, fornecedora de produtos primários. Como exemplo, Lourenço (2010, p. 106) cita: “o transporte de gado até a capital paulista se fazia em apenas três dias, enquanto as antigas comitivas levavam quase um mês.”

O projeto para ligar São Paulo à Goiás por ferrovia, abandonado pela Cia. Mogiana em 1896, foi retomado pelo Governo Federal dez anos depois, em 1906. Barbosa (2008, 81) colocou a questão emergencial do investimento: “A precariedade das velhas estradas de rodagem e a insuficiência dos rios navegáveis

já entravam o desenvolvimento que então se pronunciava na antiga Província de Goiás." O governo contratou a empresa Estrada de Ferro Goiás com o objetivo de dotar o Estado de vias férreas entre as regiões norte e sul, ligando-o aos portos do sudeste por meio da conexão com outras ferrovias.

Como a ferrovia mais próxima de Goiás encontrava-se em Araguari e, sem perspectivas de expansão, o projeto teve seu ponto de partida deslocado para o território mineiro. O plano previu a ligação Araguari-Vila Boa (atual cidade de Goiás). O primeiro trecho Araguari - Roncador (atual Ipameri-GO) foi inaugurado em 1913, estabelecendo-se assim, o entreposto comercial entre as linhas da Cia. Mogiana e Estrada de Ferro Goiás. (Figura 04).



Figura 4: Traçados da Cia. Mogiana e E. F. Goiás no entre-séculos XIX-XX – Esquemática sobre mapa base atual do Brasil, IBGE (2004). Fonte: Barbosa (2008). Elaboração: Autor.

A chegada da modernidade à região, representada principalmente pela ferrovia, logo refletiu sobre as técnicas de produção, a urbanização e o espaço urbano. Em Araguari, na época com cerca de 10.000 habitantes, o estabelecimento do sistema ferroviário refletiu diretamente na necessidade de um ordenamento territorial, capaz de dar suporte ao crescimento urbano e se contrapor à estrutura colonial existente. Lourenço afirma:

Nas últimas duas décadas do século XIX, ocorreu, no Brasil, o que Murilo Marx chamou de laicização do espaço urbano: a racionalidade econômica e política substituiu a religiosa e pessoal, num processo comum a todo o território nacional. [...] A perda da centralidade do sagrado foi parte desse processo, pois a monumentalidade dos edifícios do Poder Público, ladeando praças laicas, ocupou o lugar dos antigos adros em torno dos templos católicos. Surgia um urbanismo fundamentado nas ideias higienistas, na racionalidade da circulação e da terra urbana transformada em valor. (LOURENÇO, 2010, p. 239)

Barbosa (2008, p. 76) coloca que desde a instalação das empresas ferroviárias em Araguari, foi intensa a relação delas com o poder municipal. Sobretudo, no que tange ao ordenamento espacial da cidade. “Com a chegada da Mogiana, os administradores públicos delegaram ao engenheiro desta companhia ferroviária – portanto à iniciativa privada – a elaboração da planta da cidade.”

Este engenheiro foi Achilles Vidulich, responsável pelo trecho entre Uberabinha (atual Uberlândia) - Araguari. O projeto ordenava a expansão urbana, e propunha uma costura da malha inicial da cidade com uma malha ortogonal dotada de vias generosas, que situou o sistema ferroviário no centro geográfico do espaço urbano. Esta malha era contornada por quatro avenidas que fariam as ligações norte, sul, leste e oeste da cidade, constituindo-se em um contorno viário que estruturaria seu crescimento futuro.

O plano baseou-se não só no macroparcelamento da terra e no sistema de circulação viária, mas, também, na distribuição de espaços livres públicos e em soluções sanitárias. Muitos pontos do projeto foram alterados e partes da malha ortogonal e do plano de avenidas não foram executadas, perdendo-se, assim, a ideia de contorno viário proposto. O Arquivo Público Municipal não tem documentos cartográficos desta data, somente informações sobre a ata de sua aprovação. O mapa disponível que mais se aproxima deste é a “Planta Geral de Cidade de Araguari”, de 1948 (Figura 05).

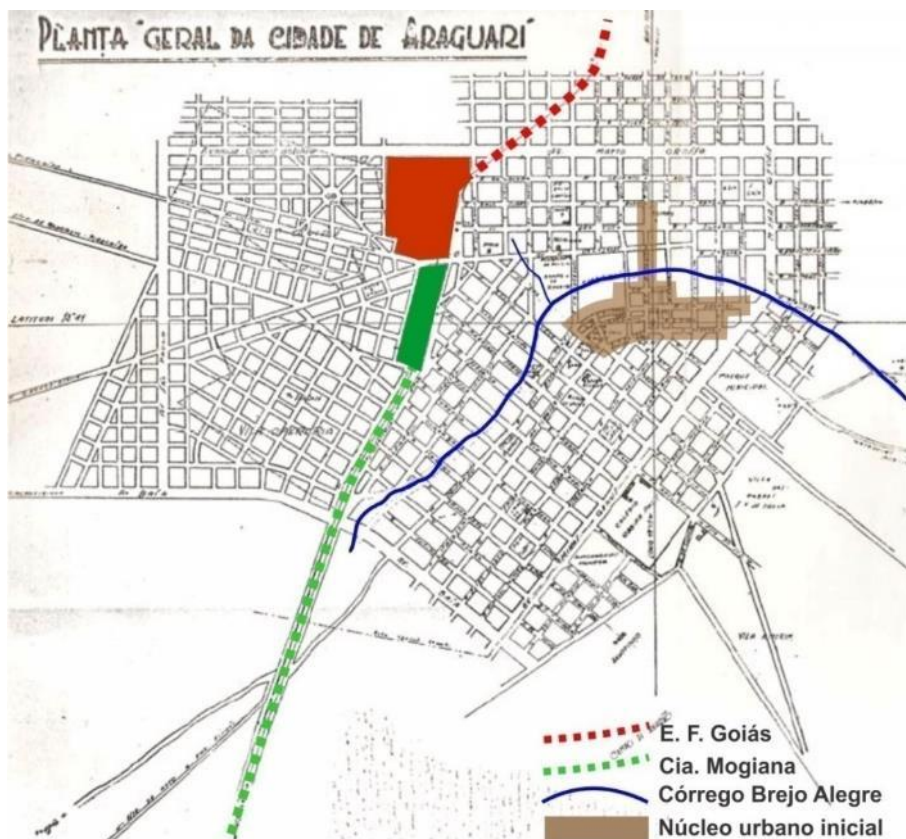


Figura 5: Planta geral da cidade de Araguari – 1948. Indicações do sistema ferroviário, núcleo urbano inicial e cursos d'água. Fonte: Arquivo Histórico e Museu Dr. Calil Porto. Adaptação: Autor.

O projeto de Vidulich para Araguari ilustra a racionalização das intervenções de ocupação territorial no Brasil no entre-séculos XIX-XX, não só nas principais cidades do país, mas também em casos específicos em cidades do interior, vistas como vetores de urbanização num país ainda de regiões quase inexploradas. Sua contemporaneidade com o projeto de Aarão Reis para Belo Horizonte (elaborado entre 1894 e 1897 e considerado a primeira experiência brasileira de planificação urbana em grande escala), mostra o credenciamento técnico dos engenheiros da Cia. Mogiana para a modernização das cidades que se instalavam. Era fundamental a negação das estruturas coloniais e a imposição da técnica, representada pela ferrovia e pela racionalização do crescimento urbano.

A elaboração de um plano de expansão urbana na região do Triângulo Mineiro não foi exclusiva à Araguari. Em Uberabinha (atual Uberlândia) o engenheiro Mellor Ferreira Amado, também ligado à Cia. Mogiana, elaborou uma malha ligando o núcleo inicial da cidade à estação ferroviária, entretanto, em uma área menor do que o caso de Araguari. Extensões urbanas como estas foram práticas comuns em núcleos urbanos localizados sobre vertentes de cursos d'água que foram cruzados por ferrovias, normalmente implantadas em cotas mais altas.

## Considerações Finais

O trabalho apresentado buscou expor os principais processos históricos e transformadores da paisagem durante a ocupação da região atualmente denominada Triângulo Mineiro, bem como a inserção da cidade de Araguari nesses processos, entre os anos 1815 e 1913.

Em síntese, tem-se: os primeiros aldeamentos implantados para a defesa do tráfego entre São Paulo e Goiás; o início da ocupação promovida pela crise na mineração e pelas mudanças na geopolítica portuguesa; a predisposição geográfica do território à pecuária extensiva para abastecer os grandes centros; o desenvolvimento dos primeiros centros regionais que orientaram a evolução da ocupação (Uberaba e Araxá); o investimento paulista e goiano no sistema ferroviário mineiro; e, por fim, a inserção de Araguari na configuração do território e seu destaque na história da urbanização regional.

Após o período estudado, novos importantes fatores influenciaram na transformação da paisagem local e regional, com destaque para a política rodoviária nacional que contribuiu para a ascensão definitiva de Uberlândia na rede urbana regional e nacional, a construção de Goiânia, de Brasília e da BR-050, e a nova paisagem rural promovida pelos melhoramentos agrícolas sobre o Cerrado.

Estes novos elementos definidores da atual paisagem do Triângulo Mineiro, somados aos elementos estudados, promovem questionamentos atuais, como: o papel de Araguari na microrregião de Uberlândia e na região; as grandes distâncias entre os núcleos urbanos, se comparadas às redes urbanas centro-sul mineiras; a predominância de cidades pequenas a poucas cidades médias; e, ainda, as dificuldades contemporâneas de integração do território.

## Referências

- BARBOSA, Fábio M. T. *Ferrovia e organização do espaço urbano em Araguari-MG (1896-1978)*. Dissertação (Mestrado em Geografia). Instituto de Geociências. Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2008. 179 p.
- BORGES, Jhonny O. *As ruralidades do Fundão: Origens, valores sócio-culturais e representações comunitárias no Município de Araguari – MG*. Dissertação (Mestrado em Geografia). Instituto de Geografia. Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2006. 235 p.
- IBGE. *CIDADES: Araguari*. Disponível em: <cod.ibge.gov.br/2323U>. Acesso em: 10/01/2014.
- \_\_\_\_\_. *Mapa político-administrativo da República Federativa do Brasil*. Rio de Janeiro, 2004. Disponível em: [geoftp.ibge.gov.br/mapas\\_tematicos/mapas\\_murais/brasil\\_2004.pdf](http://geoftp.ibge.gov.br/mapas_tematicos/mapas_murais/brasil_2004.pdf). Acesso em 10/01/2014.
- \_\_\_\_\_. *Mapa político-administrativo do Estado de Minas Gerais*. Rio de Janeiro, 2004. Disponível em: [geoftp.ibge.gov.br/mapas\\_tematicos/politico/unidades\\_federacao/mg\\_politico.pdf](http://geoftp.ibge.gov.br/mapas_tematicos/politico/unidades_federacao/mg_politico.pdf). Acesso em: 10/01/2014.
- LOURENÇO, Luís A. B. *A oeste das minas: escravos, índios e homens livres numa fronteira oitocentista, Triângulo Mineiro (1750-1861)*. Uberlândia: EDUFU, 2005. 353 p.
- \_\_\_\_\_. *O Triângulo Mineiro, do império à República: o extremo oeste de Minas Gerais na transição para a ordem capitalista (segunda metade do século XIX)*. Uberlândia: EDUFU, 2010. 285 p.
- MAMERI, Abdala. *Pelos caminhos da história: pessoas, coisas e fatos de Araguari*. Araguari: ARTGRAF, 1988. 124 p.
- NAVES, Consuelo F. M.; RIOS, Gilma M. (Org.) *1888 - 1988. Araguari: cem anos de dados e fatos*. Araguari: FUNEC/PMA, 1988. 233 p.
- PNUD. *Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil: Araguari, 2010*. Disponível em: [www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/perfil/araguari\\_mg](http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/perfil/araguari_mg). Acesso em: 10/01/2014.