

A FERROVIA NO DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL DO TRIÂNGULO MINEIRO – MG

Luiz Carlos dos Santos Júnior – Universidade Federal de Uberlândia
luizcarlosgeo@ufu.br

O transporte ferroviário é um importante estimulador dos intercâmbios das economias, de pessoas e mercadorias para um país. Sua função foi e é a de integrar e desenvolver regiões. A ferrovia surge no início do século XVI, na Inglaterra e rapidamente se difunde (se espalha) pelo mundo, chegando ao Brasil em 1852 no Rio de Janeiro. A partir de então, a cultura do café foi um dos grandes propulsores para a difusão das ferrovias que logo foram ligando regiões até chegarem ao Triângulo Mineiro (MG); eram então chamadas de “Ferrovias Cata Café”. Neste contexto, este trabalho tem como objetivo mostrar como a ferrovia interliga o desenvolvimento territorial, sócio-econômico, cultural e político da região do Triângulo Mineiro, possibilitando o intercâmbio das mercadorias aqui produzidas com as regiões do país. O presente estudo foi realizado nas cidades de Uberlândia, Uberaba e Araguari, situados no Triângulo Mineiro (MG) com levantamento de informações bibliográficas em livros, periódicos e internet, além de entrevistas com ex-funcionários das ferrovias, hoje já aposentados. A coleta e análise de dados resultou em um trabalho monográfico, defendido em janeiro de 2005, com êxito. Cada município tem uma característica peculiar, como o caso de Uberaba, em que o desenvolvimento trouxe novas formas de comércio e a agricultura para a região, juntamente com a pecuária do gado zebu. Em Uberlândia, apesar de a ferrovia permanecer apenas como “ponte” de passagem, serviu como ponto principal para o escoamento das culturas agrícolas da região e como ponto de estocagem de combustíveis, sal, entre outros produtos importantes. Araguari, como ponto final da região, fazia o entreposto comercial e o principal eixo de ligação entre o Sudeste consumidor e o Centro-Oeste produtor. Concluindo, a ferrovia muito contribuiu para o desenvolvimento territorial do Triângulo Mineiro, bem como seu destaque nacional com pólos econômicos, sociais, políticos e culturais importantes no Cerrado brasileiro. A ferrovia que já muitos carregou, hoje é desativada para o transporte de passageiros e opera somente no transporte de carga.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- CASTRO, H. **O Drama das Estradas de Ferro no Brasil**. São Paulo: LR Editores, 1981.
GUIMARÃES, E. N. A Transformação Econômica do Sertão da Farinha Podre. In: **História e Perspectivas**. Uberlândia: EDUFU, Nº 4, julho, 1991.
LIMA, O. D. **Sistema Ferroviário Brasileiro**. São Paulo: APEC, 1969.

THE RAILROAD IN THE TERRITORIAL DEVELOPMENT OF TRIANGULO MINEIRO

Luiz Carlos dos Santos Júnior – Universidade Federal de Uberlândia
luizcarlosgeo@ufu.br

The railroad appears at the beginning of XVI century, in England and quickly it spreads to the world and arrives in Brazil in 1852 in Rio de Janeiro. Since 1852 the coffee culture was the greatest responsible for the diffusion of the railroads which were connecting regions until arriving to the Triangulo Mineiro - MG. They were called “catch-coffee” railroad. In this context the study objectives to show how the railroads connect the territorial, social, economical, cultural and political development of region trading goods produced here with other regions of the country. This study was taken place in Uberlandia, Uberaba and Araguari, situated in Triangulo Mineiro. It was used in researchbooks, internet, magazines and interviews with retired employees who worked at the railroad. The data collection and analysis resulted in an assignment that was presented in January, 2005 with success. Each county has a special characteristic; for example, in Uberaba, the railroads developed new ways of trade, agriculture and cattle raising. In Uberlandia, in spite of being only the point of passage, the railroads served as the main point for the out let of agricultural culture from the region and the point of storage of fuel and salt among other important products. Araguari, as a final point of the region, was responsible for the commerce and main link between the south-east consumer and the Midwest producer. At last, the railroad contributed a lot for territorial development of Triangulo Mineiro, and also for its national prominence. Nowadays, the railroads that had already taken many people, carries only freights.

REFERÊNCIAS

- CASTRO, H. **O Drama das Estradas de Ferro no Brasil**. São Paulo: LR Editores, 1981.
GUIMARÃES, E. N. A Transformação Econômica do Sertão da Farinha Podre. In: **História e Perspectivas**. Uberlândia: EDUFU, Nº 4, julho, 1991.
LIMA, O. D. **Sistema Ferroviário Brasileiro**. São Paulo: APEC, 1969.