Cadernos de História, Belo Horizonte, v. 24, n. 40, Julho de 2023

Minas Gerais entre a integração interna e externa na Primeira República: uma análise por meio das Mensagens dos Presidentes de Estado

PAULO ROBERTO DE OLIVEIRA
Universidade Federal de Ouro Preto
prohist@gmail.com

Resumo

O atual estado de Minas Gerais foi objeto de diversas pesquisas que buscaram situá-lo em diferentes momentos históricos e frente a diferentes questões. Um dos temas mais recorrentes refere-se à integração interna da província/estado, suscitado por investigações acerca das dificuldades de se estabelecer ligações mais dinâmicas entre diferentes regiões mineiras até o século XX. Este texto, em uma primeira abordagem, baseado nas Mensagens dos Presidentes de Estado de Minas Gerais, busca acompanhar alguns dos projetos de integração econômica entre as diferentes regiões mineiras e entre Minas Gerais e outros estados durante a Primeira República. Ao que a análise indica, houve certa integração entre as diferentes regiões mineiras e entre Minas Gerais e os mercados nacional e internacional já ao final do século XIX, início da Primeira República brasileira. Contudo, esta ainda se baseava em um ritmo e em tecnologias que não satisfaziam às aspirações dos administradores estaduais àquela altura, tomados pelo fascínio exercido pela era ferroviária.

Palavras-chave: Minas Gerais; Primeira República brasileira; Integração econômica.

Cadernos de História, Belo Horizonte, v. 24, n. 40, Julho de 2023

Minas Gerais between internal and external integration in the First Republic: an analysis through the Messages of State Presidents

PAULO ROBERTO DE OLIVEIRA
Universidade Federal de Ouro Preto
sirleifontoura@gmail.com

ABSTRACT

Several researches were made about different historical moments of the current state of Minas Gerais. One of the most recurrent themes refers to the internal integration of the province/state, raised by investigations about the difficulties of establishing more dynamic links between different mining regions until the 20th century. This article, in a first approach, based on Messages from the Presidents of the State of Minas Gerais, follows some of the economic integration projects between the different regions of Minas Gerais and between Minas Gerais and other states during the First Republic. As the analysis indicates, there was a certain integration between the different regions of Minas Gerais and between Minas Gerais and the national and international markets already in the late 19th century, the beginning of the First Brazilian Republic. However, it was still based on a rhythm and on technologies that did not satisfy the aspirations of local politicians, who were fascinated by the railroad era.

Keywords: Minas Gerais; Brazilian First Republic; Economic Integration.

Introdução

A região que hoje constitui o estado de Minas Gerais, em grande medida pelo seu papel de destaque em diferentes momentos da formação econômica do Brasil, foi objeto de pesquisas que buscaram compreendê-la em aspectos diversos. Muitas destas análises tiveram como objetivo compreender como Minas Gerais reorganizou-se após a crise da mineração, bem como qual a relação da região com outras partes do Brasil, e, mais que isso, dadas as suas proporções e localização, quais as possibilidades de articulações internas.

Este artigo buscará, por meio da análise das Mensagens dos Presidentes de Estado de Minas Gerais, acompanhar a discussão referente a estes temas durante o período relativo à Primeira República brasileira (1889-1930), com o intuito de desvelar algumas ações de integração entre localidades mineiras e entre Minas Gerais, os estados vizinhos e o mercado internacional presentes na documentação referida. Para tanto, as regiões selecionadas foram o Norte, o Triângulo Mineiro e o Leste, no que diz respeito à integração destas áreas, às demais regiões mineiras e à capital. Também selecionamos Goiás, Bahia e Espírito Santo, no que diz respeito à integração de Minas Gerais a mercados exteriores.[1] Cada uma destas escolhas esclarece questões importantes relativas aos processos investigados.[2]

O recorte temporal, a Primeira República brasileira, justifica-se pela peculiaridade do período. Mesmo com as diferentes divisões que podem ser estabelecidas dentro deste recorte – como a referente aos primeiros anos e a pactuação política e econômica, à Primeira Guerra Mundial ou à década de 1920 – há características gerais que o particularizam. A Constituição de 1891, reconhecidas as disputas em torno dela, deu ampla autonomia aos entes federados, o que moldou, em grande medida, as pactuações políticas e econômicas e, por consequência, as possibilidades de estabelecimento de circuitos de comércio regionais e nacionais (OLIVEIRA, 2014).

O texto divide-se em quatro partes, além desta introdução. A primeira contextualiza Minas Gerais no cenário brasileiro pós-mineração, principalmente por meio dos trabalhos que buscam entender a economia local, assim como sua integração interna e externa. Compreendemos que, em um processo de longa duração, a reprodução da economia mineira, no século XIX, legou questões fundamentais à Primeira República no que diz respeito à investigação aqui colocada. A segunda parte discute alguns dos mais citados projetos de integração econômica interna de Minas Gerais encontrados nas Mensagens dos

[1] Para a compreensão de um circuito comercial que não é tratado aqui, ver: Pires (2004).
[2] Para uma discussão historiográfica sobre os modelos de regionalização mineiros, ver: Martins (2018).

Presidentes de Estado referentes às regiões destacadas. A terceira parte analisa, partindo do mesmo corpo documental, as possibilidades de dinamização dos vínculos entre Minas Gerais e os mercados externos – nacional e internacional – a partir dos esforços registrados nas mensagens. Por fim, traz breves considerações finais.

A análise das fontes revelou que, ao menos para a Primeira República e no que tange a este recorte, a integração entre as regiões mineiras e entre Minas Gerais e os mercados nacional e internacional eram complementares e avançaram.

A economia mineira no século XIX

O texto *Política econômica do governo provincial mineiro (1835-1889)*, de Francisco Iglésias, é um trabalho profícuo para introduzir a análise feita nas próximas páginas. Nele, o autor buscou compreender uma questão que nos é cara: a ação das elites locais e suas políticas econômicas, com destaque para a agricultura e para a pecuária. Iglésias conseguiu detectar uma reestruturação da economia local na pós-mineração, marcada por uma série de iniciativas e por uma diversidade econômica relevante. Entre as preocupações dos grupos dirigentes locais estavam as comunicações e o incentivo à produção de diferentes itens. Isso apontaria para a existência de certa integração entre Ouro Preto e diferentes regiões (IGLESIAS, 1958). De certa forma, as políticas adotadas serviam como fator de unificação, pois existia certa coerência na ação administrativa. Porém, mesmo com estas linhas de força que partiam da capital, o processo de formação econômica pós-mineração caracterizou-se pela dispersão e por uma integração regional em um ritmo específico, o qual persistiria e frustraria os administradores mineiros.

Roberto Borges Martins (1980) trouxe uma grande contribuição para o entendimento dessa questão. Buscando compreender a economia mineira pós-mineração, conseguiu desvincular sua análise dos grandes modelos explicativos da economia brasileira, que supervalorizavam o setor exportador, interpretavam Minas Gerais como uma região decadente e enfatizavam a drenagem de sua mão de obra escravizada para outras regiões em expansão econômica, sobretudo a cafeicultura fluminense. Segundo Borges Martins, a região expandiu seu plantel de escravizados, os quais eram utilizados em atividades ligadas aos mercados locais e regionais. O autor destacou a dificuldade em compreender as economias não exportadoras, já que estas deixam para a posterioridade registros diferentes e em menor quantidade que as economias voltadas ao mercado externo (MARTINS, 1980).

Outros autores, como Almicar Vianna Martins Filho (2009), vão ao encontro do modelo de Martins (1980) e caracterizam a economia de Minas Gerais no século XIX como composta por uma gama de unidades que produziam para a subsistência e comercializavam o seu excedente, especialmente, localmente. Tanto as unidades produtivas de maiores proporções quanto as menores – apesar de nem todas estas – utilizavam o trabalho escravo. Nas margens, como coloca Martins (1980), estava a população não escravizada, dedicada à reprodução de um nível de vida que, em linguagem braudeliana, se aproximaria das estruturas do cotidiano.[3] Desse modo, Minas era caracterizada por uma economia vicinal e pouco integrada aos mercados externos à província.

Já Alcir Lenharo (1993) defendeu que, no século XIX, Minas Gerais desenvolveu importantes regiões que produziam para o mercado do Rio de Janeiro, transformado em sede do Império Português, em 1808. Neste aspecto, destacou a produção da região Sul de Minas. Robert Slenes, em *O múltiplo de porcos e diamantes* (1998), destacou ainda a importância do setor exportador para Minas Gerais, sobretudo ao considerar a produção de diamantes e a exportação de grãos por meio de animais que deles se alimentavam. Dessa forma, não seria a província mineira caracterizada por uma economia vicinal, mas sim por arranjos produtivos locais e regionais que se ligavam aos seus setores exportadores.

Mesmo após a crise da mineração, continuaram existindo importantes rotas de comércio que articulavam diferentes regiões de Minas Gerais. O tropeirismo, como guarda-chuva para diversas manifestações de comércio, teve grande importância neste aspecto (CHAVES, 1999). Além disso, havia importantes rotas que ultrapassavam as fronteiras da província, com entradas e saídas de produtos. As grandes regiões da fronteira "Sudeste" e "Sul extremo" concentraram as exportações entre 1815 e 1884. As fronteiras "Sudoeste", "Oeste" e "Norte" eram menos relevantes, mas também representavam rotas de comércio importantes. E, em muitos casos, o tráfego registrado nas bordas era produzido em regiões interiores (RESTITUTTI, 2006, p. 147).

Importante destacar que o ímpeto modernizador dos políticos mineiros do século XIX dizia respeito à mudança do tipo de transportes e não encontrava eco em uma estrutura econômica que o sustentasse. Em outras palavras, ao menos na segunda metade do século XIX, os mineiros, assim como os residentes em outras regiões brasileiras, pautavam-se pelo fascínio ferroviário, pelo otimismo da superação dos entraves

[3] Segundo Braudel (1997), a produção ao nível das estruturas do cotidiano diz respeito àquela que não se curvou ao ritmo do mercado e que, por conta disso, não passou por uma grande transformação no sentido de incorporação de técnicas que levassem ao aumento da produção.

econômicos por meio daquela nova tecnologia.[4] Ao que tudo indica, no alvorecer da República, a integração existia, mas em um ritmo diferente do esperado pelos administradores do estado. Se considerarmos o contexto de outras regiões do final do século XIX, da máquina, da velocidade e da modernização, aí sim poderia ser descrita como uma integração ainda esparsa.[5]

Certamente, muitas características da economia da província mineira no Oitocentos foram legadas à Primeira República. Vejamos: se, durante o século XIX, a economia mineira caracterizou-se pela dispersão e pela "unidade lenta", logo, ao chegar à República, o recém estado não possuiria articulações econômicas com a velocidade esperada pelos seus administradores.

Os livros *Sul de Minas em Transição* (SAES; MARTINS, 2012) e *Sul de Minas em Urbanização* (SAES; MARTINS; GAMBI, 2016) trazem artigos relevantes para a compreensão de Minas Gerais republicana, com destaque para o Sul de Minas, com o crescimento das cidades, implantação de bancos, modernização e expansão dos serviços públicos, além de, mais especificamente neste último quesito, o sistema de transportes. No segundo volume, chamo a atenção para o texto sobre São Sebastião do Paraíso, que desvelou um duplo movimento no que se refere àquela cidade: de atração pela economia paulista ao mesmo tempo em que buscava estreitar os laços com o governo mineiro (OLIVEIRA, 2016). Em artigos recentes que tratam do Triângulo Mineiro, especialmente de Uberaba, notou-se o mesmo movimento, por um lado, de tentativa de estreitamento com a economia paulista e, por outro, de busca de integração da região, de maneira mais dinâmica, à economia mineira (OLIVEIRA, 2012). Entre os trabalhos recentes que abordam diferentes regiões, podem ser citadas, ainda, a dissertação de mestrado e a tese de Marcel Pereira da Silva (2012)[6], a tese de Lourenço Bustamante sobre o Triângulo Mineiro (LOURENÇO, 2007), entre outros. De certa forma, estes trabalhos vão ao encontro de algo colocado por Almicar Martins Filho, isto é, da necessidade de compreender as diferentes regiões mineiras e as diferentes atividades locais. Segundo o autor, para compreender Minas Gerais é necessário um esforço no sentido da superação da supervalorização do setor exportador. Havia, nas suas próprias palavras, "o gigante invisível", o setor não exportador da economia mineira (MARTINS FILHO, 2009).

[4] Sobre a importância da tecnologia da segunda metade do século XIX para a integração da economia mundial, principalmente no que se refere à ferrovia, ver: Hobsbawm (2011).
[5] João Manuel Cardoso de Mello (1988) investigou, para São Paulo, a necessidade de superação dos transportes pré-modernos pelo ferroviário como um dos principais fatores para a diversificação e expansão da economia paulista no final do século XIX.
[6] Ainda sobre a importância das ferrovias em Minas Gerais, além dos textos citados, ver: Batista, Barbosa e Godoy (2012).

No panorama econômico da Primeira República brasileira, os administradores de Minas Gerais buscaram promover ações que pudessem elevar as rendas e "desenvolver" o estado. É necessário enfatizar – com apoio da bibliografia recente, parte da qual citamos neste texto, e das fontes consultadas e utilizadas em trabalhos também relacionados acima – que houve expansão das exportações e o crescimento de diferentes cidades, com a implantação de importantes serviços públicos. Ao que os trabalhos e as fontes apontam, houve integração de parte significativa do território mineiro tanto internamente quanto a mercados vizinhos.

A mensagem de Cerqueira César, de 1902, possui indicações sobre como se encontrava o mercado interior mineiro no início do século XX. Segundo ele, a indústria agrícola era precária; havia carestia em algumas regiões do estado, como as próximas ao município de Passos. Também faltavam estradas que chegassem aos diferentes recantos de Minas.[7] Ainda sobre a integração interna, pode-se ler:

> Enquanto as regiões sul e oeste, embora de modo insuficiente relativamente à sua extensão e importância vão se desenvolvendo graças às vias férreas que as percorrem do norte a leste, deixando de parte a Estrada de Ferro Bahia Minas e uma pequena porção da Leopoldina, estão completamente privadas do importante melhoramento (as regiões leste e norte), tendo apenas algumas estradas ordinárias, não poucas vezes intransitáveis (MPEMG, 1902, p. 29).

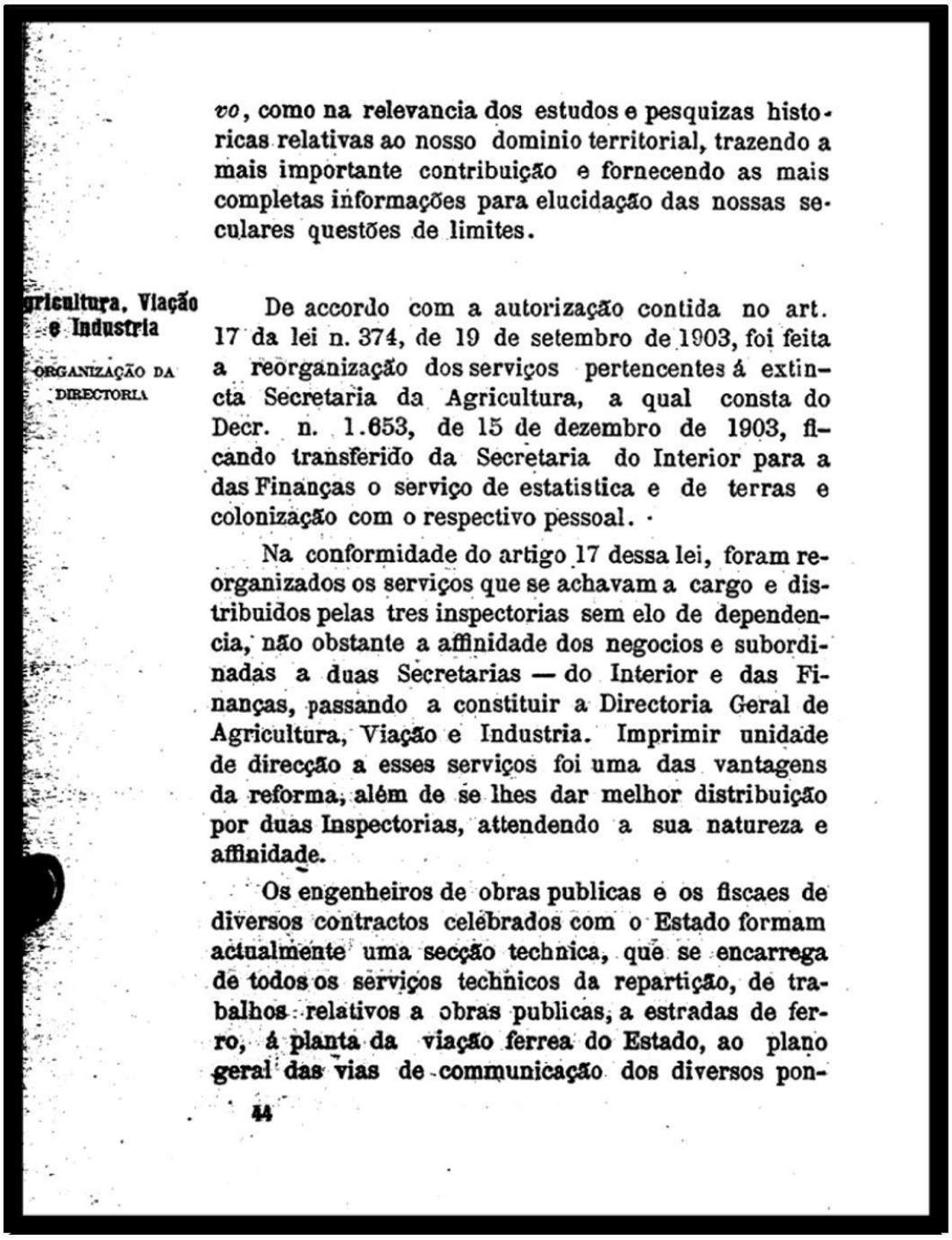
A articulação entre projetos de integrações internas e externas por meio das Mensagens dos Presidentes de Estado

Há muito, a historiografia abandonou a tentação por meio da qual sustentava-se a ilusão de que as fontes oficiais seriam os principais meios de acesso a um passado que poderia ser recuperado tal como ocorreu. Sendo assim, em primeiro lugar, é necessário atentar-se para os limites das fontes aqui colocadas como principais. São relatórios produzidos anualmente pelo chefe do executivo estadual e apresentados à Assembleia Legislativa mineira. Tais relatórios trazem informações sobre o ano anterior referentes aos diferentes ramos da administração e sobre a economia do estado, além de tratar da produção, da relação entre poder estadual e municípios, dos avanços registrados anteriormente, dos limites apresentados no que diz respeito ao orçamento público etc. Também traçam diretrizes – sem força de lei – a serem seguidas nos anos posteriores e não são padronizados. Sua extensão e as informações prestadas variam de acordo com o ocupante do executivo.

[7] Mensagem do Presidente do Estado de Minas Gerais, 1892. p. 14-17. Doravante abreviadas como MPEMG. Disponível em: http://ddsnext.crl.edu. Acesso em: nov. 2022.

Na figura 1, pode-se ver uma página da Mensagem de 1904, em sua sessão sobre transportes públicos.

Figura 1 – Página da Mensagem do Presidente do Estado de Minas Gerais para 1904[8]



vo, como na relevancia dos estudos e pesquizas historicas relativas ao nosso dominio territorial, trazendo a mais importante contribuição e fornecendo as mais completas informações para elucidação das nossas seculares questões de limites.

gricultura, Viação e Industria

ORGANIZAÇÃO DA DIRECTORIA

De accordo com a autorização contida no art. 17 da lei n. 374, de 19 de setembro de 1903, foi feita a reorganização dos serviços pertencentes á extincta Secretaria da Agricultura, a qual consta do Decr. n. 1.653, de 15 de dezembro de 1903, ficando transferido da Secretaria do Interior para a das Finanças o serviço de estatistica e de terras e colonização com o respectivo pessoal.

Na conformidade do artigo 17 dessa lei, foram reorganizados os serviços que se achavam a cargo e distribuidos pelas tres inspectorias sem elo de dependencia, não obstante a affinidade dos negocios e subordinadas a duas Secretarias — do Interior e das Finanças, passando a constituir a Directoria Geral de Agricultura, Viação e Industria. Imprimir unidade de direcção a esses serviços foi uma das vantagens da reforma, além de se lhes dar melhor distribuição por duas Inspectorias, attendendo a sua natureza e affinidade.

Os engenheiros de obras publicas e os fiscaes de diversos contractos celebrados com o Estado formam actualmente uma secção technica, que se encarrega de todos os serviços technicos da repartição, de trabalhos relativos a obras publicas, a estradas de ferro, á planta da viação ferrea do Estado, ao plano geral das vias de communicação dos diversos pon-

44

Fonte: CRL Digital Delivery System.

[8] Mensagem dirigida pelo Presidente do Estado, Dr. Francisco Antônio de Salles, ao Congresso Mineiro, em sua Segunda Sessão Ordinária da 4a Legislatura, no ano de 1904, p. 44. Disponível em: http://ddsnext.crl.edu. Acesso em: nov. 2022.

Outra característica a ser observada é que as mensagens são produzidas por quem acompanha o processo a partir de um lugar muito específico, ligado à administração e às disputas políticas e econômicas que envolvem o estado. Apesar disso, possuem informações relevantes e diversas, desde que analisadas em série. Podem trazer à tona questões que passaram ao largo na historiografia.

É possível observar que, desde as primeiras mensagens, as questões aqui ressaltadas estavam presentes, ou seja, as necessidades de maior integração entre as diferentes regiões do estado e do estado com outras unidades da recém fundada federação e mercado mundial. Ambas eram articuladas pela necessidade de melhorar a situação econômica, o que não destoa de outros estados que se deparavam com o mesmo problema à mesma altura. Não havia apenas o problema da integração econômica e política, mas também a necessidade de melhoria das rendas em Goiás, Paraná, Pará, entre outros. Mesmo em São Paulo, as ações, no sentido de desbravar economicamente as áreas que ficam a oeste, eram descritas, de maneira evidente, em mapas como os "sertões desconhecidos" ainda na metade do século XX.

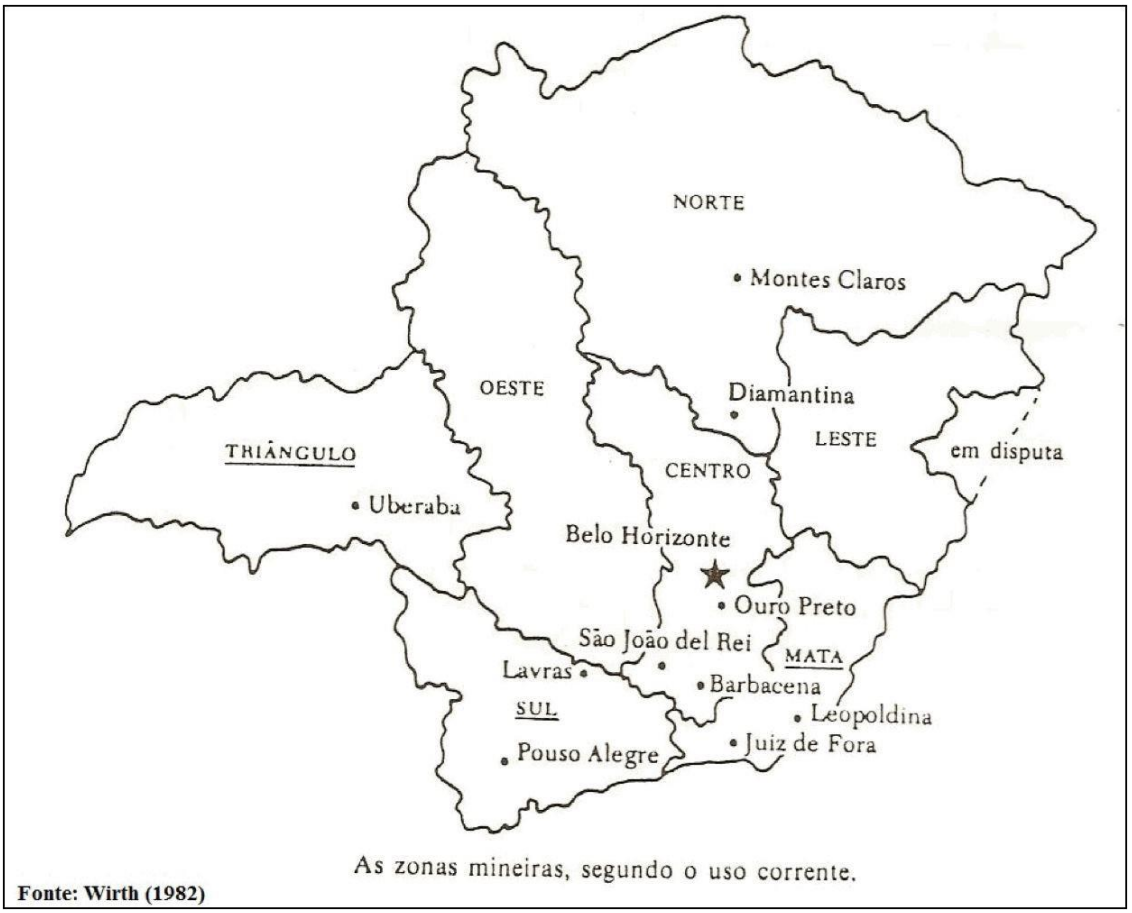
Os projetos de integração econômica entre diferentes regiões mineiras no panorama republicano

> É incontestável a necessidade de aproximação de diferentes zonas do território mineiro, vasto, cheio de recursos de toda a sorte e que opulentariam nações, entretanto ocupado por população laboriosa, mas insuficiente, enérgica, mas segregada, e que, quase estranha, se conhece mal e por isso não se encontra nessa reciprocidade diurna de interesses e aspirações comuns das aspirações numerosas e compactas os constantes estímulos de iniciativa, que são a secreta emulação do progresso por nós mesmos admirado entre irmãos, aliás menos aquinhoados da fortuna (MPEMG, 1892, p. 17).

O trecho que abre esta seção consta na Mensagem do Presidente de Estado de Minas Gerais de 1892. Nele, já estão presentes muitas das questões que guiariam a concepção e realização de ações que visavam modernizar o estado por meio da superação da segregação das regiões mineiras e do aproveitamento dos potenciais trabalhadores existentes. Nesse sentido, ainda no mesmo ano, a mensagem do executivo estadual destacou a necessidade de constituição de um plano de viação que aproximasse as diferentes zonas do território mineiro, descritas como opulentas, com população laboriosa e dispersa, que somente produzia para o consumo local. O sistema proposto percorreria diferentes regiões do estado, para que não só impedisse a condução à plagas estranhas de suas riquezas naturais, como também incentivasse a permuta entre si. Estavam articuladas, já então, as

necessidades de ligação mais dinâmica entre diferentes porções de minas e entre elas e os mercados exteriores.[9]

Figura 2 – Divisão do estado de Minas Gerais



Fonte: Wirth (1982, p. 42).

As menções à necessidade de tornar a capital centro da viação eram recorrentes. O desenvolvimento do comércio aparecia condicionado ao estabelecimento de vias mais eficazes. A necessidade de criar um sistema de viação que superasse tais problemas estava relacionada ao esforço de constituição de um novo centro, o qual não enfrentasse os problemas do antigo; Ouro Preto, nesse sentido, era incapaz, segundo as mensagens, de sustentar a sua função naqueles novos tempos. Em 1897, a capital do estado foi transferida para Belo Horizonte.[10] Nas décadas seguintes, além dos planos ferroviários, a construção e manutenção de estradas de rodagem mantiveram-se como algumas das principais estratégias do governo mineiro:

[9] Para uma interessante discussão sobre as regiões mineiras e suas características a partir de dados estatísticos para a década de 1920, ver: Araujo (2022).
[10] Sobre a transferência da capital, ver: Resende (1973). Sobre os circuitos comerciais que abasteciam a cidade e sobre a sua importância econômica e simbólica, ver: Ferreira (2022).

> Foram objeto de providência 58 estradas de rodagem. Das concertadas, reconstruídas e em construção, devem ser mencionadas as seguintes: de Diamantina a Jacury, de S. José do Paraíso às divisas com São Paulo, de Urucu a São Miguel do Jequitinhonha, de Uberaba a S. Miguel da Ponte Nova, de Itajubá ao alto da Serra da Mantiqueira, de Teófilo Otonni a Arassuahy, da estação do Resplendor, na EF Vitória – Minas, a Natividade, de Mariana a Ponte Nova, cumprindo-se notar que muitas foram quase que feitas de novo, tais as pessimistas condições em que se achavam (MPEMG, 1910, p. 35).

Em 1910, o governo estadual ainda empenhava-se em trazer, para sua órbita, regiões nas bordas do estado. Uma delas era o Triângulo Mineiro (ver figura 2), cuja ocupação estava ligada à expansão paulista rumo ao norte, para terras do atual estado de Goiás, em busca do ouro. Em 1810, passou a fazer parte de Minas Gerais, continuando, contudo, a manter estreitas relações com o sertão goiano. Com o avanço da economia paulista, reestabeleceu seus laços com esta província/estado.[11]

Em 1920, o Triângulo Mineiro foi descrito como um terreno importante entre São Paulo e Goiás, carente de meios de comunicação que o ligassem a outras zonas do estado, as quais, segundo a mensagem, dependiam de sua expansão comercial. As relações da região com a capital mineira eram descritas como "meramente oficiais". O executivo defendia o prosseguimento da construção de estrada de ferro que superasse tal situação (MPEMG, 1919, p. 20).

Parte das ações para a integração do Triângulo Mineiro ao centro do estado passava pela construção da Estrada de Ferro Goiás, a qual, de início, partia em sua linha tronco de Formiga, em continuidade à Estrada de Ferro Oeste de Minas. Um ramal da mesma ferrovia, o que conseguiu mais cedo cumprir seu objetivo, partiu de Araguari e chegou ao sudeste de Goiás. A linha tronco foi desmembrada do projeto e passou a integrar a Estrada de Ferro Oeste de Minas. Foi longo o percurso de Oeste de Minas até Goiás; a ferrovia só alcançou Goindira, no estado, na década de 1940 (SILVA, 2017, p. 86). A ligação de Belo Horizonte com o Triângulo se concretizou antes, com a mesma ferrovia chegando a Uberaba, em 1926 (SILVA, 2017, p. 86).[12]

O chamado Norte mineiro (ver figura 1) também era uma preocupação e objeto de ações para tentativa de integração. A região seguiu, ao longo do século XVII, segundo J. Wirth, o curso de uma economia de estância, com exceção da corrida pelos diamantes já no século XIX. Segundo o autor, suas velhas cidades se estagnaram até a chegada da estrada de ferro na década de 1920 (WIRTH, 1982, p. 43; SOUZA; HENRIQUES, 2010).

[11] Sobre este processo, ver: Brioschi (1999).
[12] Ainda sobre a Estrada de Ferro Goiás, ver: Borges (1989).

No início do período, em 1893, o governo de Minas Gerais buscou dar incentivos à Estrada de Ferro Bahia Minas, estimulando-a a cumprir seu contrato. O Norte foi descrito como uma região "ubérrima e apropriada para as mais diversas produções" (MPEMG, 1893, p. 15), as quais poderiam ser mais bem aproveitadas com os meios de transportes adequados – as ferrovias. Ao longo dos anos, a região continuou a ser alvo de preocupações constantes nas mensagens. Ora era descrita como região de imensas riquezas, estranha à vida econômica do estado (MPEMG, 1902, p. 29), ora como portadora de grandes possibilidades, mas de produção nula, de terras fecundas, entretanto, carentes de meios de transportes (MPEMG, 1919, p. 20).

Em 1902, o Norte foi comparado com o Leste, mal servido por meios de transportes, com estradas ordinárias intransitáveis, estranho à vida financeira do estado. O presidente mineiro defendia que as amplas planícies do Norte ofereciam pastagens para a indústria pastoril e que suas terras cobertas de matas poderiam fornecer ao estado importantes produtos agrícolas. Defendia, ainda, que as riquezas minerais da região poderiam servir como a maior alavanca ao seu desenvolvimento (MPEMG, 1982, p. 29).

Ao final da segunda década do século XX, o Norte continuava a ser descrito como uma região a ser alcançada, com suas "terras fecundas abundantes, vestida de florestas seculares e coberta de ricas pastagens". Segundo a interpretação presente na mensagem, ao Norte, faltava somente meios de transporte melhores para que a produção local pudesse chegar a outras plagas. Era necessário alcançar o mar. A ligação com o oceano via Rio de Janeiro era vista como impraticável, sendo necessário, então, a abertura de uma estrada rumo a um porto no sul da Bahia – a ligação com a Bahia parecia o caminho natural, dada a ocupação da região por baianos criadores de gado (SOUZA, 2010). Incapaz de resolver por si só e com as forças de Minas Gerais, o presidente do estado dizia que tal ação deveria contar também com o governo da Bahia e o federal, "por sua natureza puramente nacional" (MPEMG, 1919, p. 20).

O Norte, como entendido pelo governo mineiro, era a maior das regiões e contava com a menor arrecadação na rubrica "imposto territorial" no ano de 1894. Extinta na década de 1960, a Estrada de Ferro Bahia Minas passou por uma série de percalços e não foi capaz, sozinha, de transformar a economia regional tal como esperado pelos administradores mineiros.

Para o Leste, o governo estadual também se preocupava em alcançar as raias de minas, na divisa com o Espírito Santo. Grande parte das falas referiram-se à abertura de vias de comunicação para a região da Bacia do Rio Doce e seus afluentes, com a intenção

de ultrapassar a região em direção ao porto de Vitória. Já em 1893, o governo de Minas Gerais planejava a construção de estradas para a região da bacia do Rio Doce, por meio da qual seria alcançado o porto de Vitória, no Espírito Santo, e de lá o mercado internacional (MPEMG, 1983, p. 15).[13]

O Leste, assim como o Norte, era descrito como uma região pouco servida por meios de transporte mais eficazes, mas com riquezas a serem exploradas. A proximidade com o Espírito Santo e, por consequência, com uma saída para o Atlântico, foi colocada como uma de suas principais virtudes. Para além disso, assim como o Norte, era tratado como lugar de infindáveis riquezas que esperavam apenas os meios de comunicação eficazes para realizá-las (MPEMG, 1902, p. 29).

O movimento de integração da Bacia do Rio Doce possuía também aspectos que tangiam a um processo mais amplo de ocidentalização, o que é evidenciado pelas ações em relação às populações indígenas. O convívio pacífico com os indígenas era visto como uma ação humanitária por parte dos povos civilizados (MPEMG , 1910, p. 27), o que se desdobrava em um persistente trabalho de catequese (SOUZA, 2010, p. 43). Esta relação era guiada pela necessidade de colonizar as terras; em diferentes mensagens apareceram menções acerca da colonização da Bacia do Rio Doce. Em 1913, foram cedidas terras para colonização na região (MPEMG, 1913, p. 42). A extração de madeira também aparecia como importante atividade. Pela dificuldade de ligação do Leste a Belo Horizonte, a maior parte das ações, descritas pelas mensagens, referia-se, desde cedo, à saída para o mar via Espírito Santo.

As condições nas quais Minas Gerais encontrava-se nos primeiros anos da República a levavam à importação de alimentos de outros estados, situação que era creditada em muitos momentos ao abandono da cultura dos cereais pelos trabalhadores mineiros "fascinados pela alta a que atingiu os preços do café" (MPEMG, 1985, p. 19). O arroz era importado pela alfândega do Rio de Janeiro, no valor de 28.710:225$, a carne seca do Rio da Prata, no valor de 43.791:856$000, além do milho, de mesma procedência, da banha, do toucinho, entre outros. Além da expansão cafeeira, a desorganização do trabalho foi creditada à abolição (MPEMG, 1897, p. 18). Essa falta de trabalhadores, constatada pelos administradores do estado, levou o recorrente combate ao que era descrito como vadiagem, feito por meio de políticas do executivo mineiro e de municípios, sustentados pela crença de que a falta de disposição para o trabalho era um dos entraves para o aumento da produção do estado. Segundo este raciocínio, a incorporação de mulheres e homens ao

[13] Sobre a ocupação do sertão do Rio Doce, ver: Espíndola (2005).

mundo do trabalho levaria ao aumento das rendas e à concretização dos projetos de integração econômica.

A busca do "exterior": rumo ao sertão, rumo ao mar.

Ao problema da escassez orçamentária para a construção de caminhos internos ao estado que propiciassem a integração entre diferentes regiões e com a capital, quando a questão era a construção de estradas que levassem a outros estados, juntava-se a necessidade de capacidade de negociação política. Visavam, muitas delas, melhorar as relações de Minas Gerais com os vizinhos, vistos como fornecedores potenciais de matérias primas – caso de Goiás e Bahia – como mercados consumidores – como São Paulo e Rio de Janeiro – ou, ainda, como saída dos produtos mineiros para o Oceano Atlântico – como é o caso do Rio de Janeiro e também do Espírito Santo.

A região Norte do estado, como já tratamos, era vista como promissora, mas pouco povoada, carente de meios de comunicação. Para sanar estas deficiências, o governo estadual buscou trazê-la à órbita econômica e administrativa mineira por meio da construção de estradas de rodagem e de ferrovias. Ao mesmo tempo em que essas ações visavam integrar a região, também intencionavam ultrapassar as barreiras do estado e ligá-lo ao estado da Bahia. Já no início do período republicano, a Estrada de Ferro Bahia e Minas passava por dificuldades financeiras e não se mostrava capaz de expandir seus trilhos na medida esperada pelo governo mineiro.

Em 1894, a Estrada de Ferro Bahia e Minas teve a sua concessão caducada por falta de cumprimento de suas prerrogativas. Aproveitando uma brecha legal, o governo mineiro adquiriu os títulos da dívida da companhia no valor de 16.500.000 francos. Deste feito, além de viabilizar a continuidade do empreendimento, livrou-se do pagamento da sua garantia (MPEMG, 1985, p. 16, 17). Essa ferrovia viria a dinamizar um circuito comercial já existente[14], visto que, mesmo sem ela, parte dos produtos mineiros saíam pela Bahia, como o café (MPEMG, 1901, p. 50). No ano seguinte, 1898, foi comemorada a boa situação da ferrovia após a ação do estado e prometida, para logo, a inauguração do trecho que iria até Teófilo Otoni, o qual, segundo a mensagem, completaria o tronco norte do sistema de viação férrea mineira (MPEMG, 1898, p. 21). Ao assumir o controle da ferrovia em terreno mineiro, o governo promoveu mudanças na empresa para diminuir ou superar o seu estado deficitário. Uma das primeiras medidas colocadas em prática diminuiu o quadro

[14] Para compreender as ligações entre Minas Gerais e Bahia ainda no período colonial, ver: Carrara (2007).

de pessoal da ferrovia (MPEMG, 1900, p. 28). O problema dos déficits não foi solucionado e anos depois a estrada foi arrendada.

Para levar adiante a ligação com a Bahia, os planos e as ações do governo estadual não se limitaram ao ramo ferroviário. Já na década de 1920, o governo propôs a construção de uma estrada de rodagem que ligaria o Sudoeste da Bahia e parte de Goiás com o porto fluvial do Rio São Francisco. Em 1923, esta estrada já havia atingido a divisa com a Bahia, com 172 quilômetros de via carroçável larga já concluídos. A estrada já servia ao comércio da região e estava prevista a construção de pousos que ofereceriam apoio ao comércio (MPEMG, 1923, p. 177-178).

Em muitos momentos, os presidentes do estado defenderam que o aumento da produção dependia somente da reorganização do trabalho, do estabelecimento de crédito e da sistematização dos meios de transportes, como as estradas de ferro e de rodagem (MPEMG, 1908, p. 8). Além disso, o aumento da produção deveria corresponder à conquista de novos mercados. Em 1910, frente ao aumento progressivo do rebanho mineiro, surgiram preocupações com a abertura dos mercados do Norte para o produto do estado.

> A necessidade de abertura de novos mercados consumidores se impõe à consideração dos poderes públicos. E como, na atualidade, os centros de consumo dos produtos desta indústria são quase exclusivamente o Rio de Janeiro e São Paulo e algumas cidades mais importantes dos estados limítrofes, urge que o governo federal (aliás, já compenetrados nesta verdade), procure facilitar a saída para o norte do país dos produtos que a indústria pastoril do sul possa oferecer aos mercados daquela região (MPEMG, 1910, p. 17).

A necessidade de ligação a outros mercados para a venda destes produtos completava-se com os esforços para a aquisição de itens cobiçados por Minas Gerais. Grande parte do gado que era descrito como mineiro tinha origem no estado vizinho de Goiás.[15] A extensão da Estrada de Ferro Oeste de Minas para além de Paraopeba em direção a Paracatu, além de incentivar a produção naquela região, atrairia "o importante comércio de trânsito de grande zona do estado de Goiás" (MPEMG, 1983, p. 14).

Não foram raras as referências às ligações mais efetivas com o estado de Goiás. Em 1910, a mensagem anunciou a conclusão da construção da ponte Afonso Pena, entre o Triângulo Mineiro e o Sul do estado, citada como responsável pela expansão do comércio que passava por lá. Foi um feito localmente comemorado por cidades no Sul goiano e, do lado mineiro, pelos uberabenses. Em outros momentos, apareceram iniciativas para construção ou manutenção de estradas de terra que adentrassem o estado de Goiás. A nível local, no Triângulo Mineiro, estas iniciativas eram concretizadas por acordos entre

[15]Sobre o gado goiano que era negociado por mineiros, ver: Oliveira (2012) e Restituti (2006).

municípios mineiros e goianos. Em 1889, as autoridades da cidade de Catalão, em Goiás, em conjunto com as de Araguari, em Minas Gerais, planejaram a construção de uma estrada de rodagem que ligaria as cidades (OLIVEIRA, 2014, p. 59- 60).

Para a ligação com Goiás, também eram construídas estradas de rodagem. Desde 1892, estava em construção a de Curvelo, que iria à Serra das Araras, na divisa com esse estado, mais tarde com o traçado alterado para que partisse de Inhaúma e seguisse até o "ponto mais conveniente da fronteira" (MPEMG, 1913, p. 87). Havia ainda a, que partindo de São Romão, em Minas Gerais, iria a Formosa, em Goiás (MPEMG , 1912, p. 64). Outras estradas foram concedidas ao longo do período, como em 1916, entre Ituiutaba e Cachoeira Dourada, esta última na divisa com Goiás (MPEMG , 1917, p. 85). Em 1921, estava em andamento a construção da estrada de Januária a Formosa, da qual o trecho entre Januária a Posses, na divisa com Goiás, já estava finalizado (MPEMG , 1922, p. 85); ela seria responsável, segundo as mensagens, por ligar o Sudoeste da Bahia e o Nordeste de Goiás a um porto no rio São Francisco (MPEMG , 1923, p. 177) e drenaria "a produção agrícola e o gado de zonas ricas de Goiás e da Bahia" (MPEMG , 1926, p. 301). Sua conclusão foi anunciada em 1926 (MPEMG, 1926, p. 259) e, em 1923, era dito que a construção de uma estrada de automóveis entre Porto Buritis e a cidade de Paracatu também teria a mesma consequência (MPEMG , 1923, p. 174). A construção de uma ponte sobre o Rio Araguari somava-se às ações que visavam dinamizar as ligações com os goianos (MPEMG, 1925, p. 271).

Não bastava que os administradores do estado agissem para criar condições de aumento da produção estadual. Era necessário, além de alimentar a população e remediar a carestia, que volta e meia dava as caras, criar formas de escoar os itens da produção local. Por exemplo, o plano de ganhar os mercados do Norte baseavam-se, em boa medida, na navegação de cabotagem. Mas, como hoje, Minas não possuía mar. Em outras palavras, para que os produtos mineiros fossem distribuídos para outros estados via cabotagem, antes era necessário que alcançassem o oceano.

Nesse contexto, foi perseguida a ligação com o Espírito Santo, para onde convergiriam os produtos mineiros em direção a mercados mais distantes, somando-se à rota de exportações pelo Rio de Janeiro. Em 1892, os mineiros receberam a visita do presidente do estado do Espírito Santo, José de Mello Carvalho, que propôs a construção de vias férreas entre ambos os estados. Era do interesse dos mineiros a abertura de estradas de ferro para a região do Rio Doce e seus afluentes, em direção aos portos do Espírito Santo na busca de saídas para o mar:

> Tenho, entretanto, a mais profunda convicção de que os nossos interesses aconselham a abertura de vias de comunicação para a importante Bacia do Rio Doce e seus afluentes para os portos do Espírito Santo, especialmente o de Vitória que empresta à navegação para a Europa e Estados Unidos da América do Norte (MPEMG, 1893, p. 14-15).

No ano seguinte, o presidente do estado de Minas Gerais viajou até a capital capixaba, munido de autorização dada pela Lei n. 56, de 18 de julho de 1893, para assinar convênio que visava estreitar as relações entre os dois estados por meio da construção de ferrovias (MPEMG, 1984, pp. 23, 24). Além da perseguida saída para o mar, a ligação com o Espírito Santo também denotaria o aumento das exportações mineiras para aquele estado. No ímpeto de dinamizar estas ligações, o governo de Minas Gerais forneceu empréstimo à Estrada de Ferro Vitória Minas (MPEMG , 1910, p. 34). Em 1912, foi feita concessão para a construção de uma estrada de ferro que seguiria da cidade de Peçanhas até a Serra dos Aymorés, na divisa com o Espírito Santo (MPEMG, 1912, p. 56) e, em 1914, a outra que, partindo de Santa Rita Durão, no município de Mariana, também seguiria até as raias do Estado (MPEMG , 1914, p. 86).

Como visto, os esforços para a criação de vias de comunicação com os estados do Rio de Janeiro e do Espírito Santo, em grande medida, tinham como um dos principais móveis a necessidade de saída para o mar. No caso do Espírito Santo, a navegação da Bacia do Rio Doce também foi incentivada para que esta ligação com o litoral pudesse ser estabelecida. Neste projeto, os mineiros contavam com a ajuda dos administradores capixabas, os quais buscavam alavancar sua economia com ajuda do mercado interno mineiro.[16] Para o Rio de Janeiro, desde o início do período, estabeleceu-se uma ligação mais estreita. Antes mesmo da inauguração da nova capital, o presidente do estado de Minas Gerais, ao tratar das obras realizadas, enfatizava a importância de um ramal férreo que ligaria a cidade aos trilhos da Estrada de Ferro Central do Brasil, em demanda àquele estado.

Os projetos de integração econômica internos e externos tinham a ferrovia como carro chefe. Contudo, o estabelecimento e expansão de uma ferrovia era algo trabalhoso e caro. Por isso, tal empreendimento, muitas vezes, era complementado pela construção de estradas de rodagem. Para intensificar as relações com o Rio de Janeiro, o governo de Minas Gerais investiu na conservação de uma estrada de terra importante, a União e Indústria. Segundo a mensagem de 1918, era por meio dela que havia se realizado, outrora, a maior parte das exportações mineiras rumo ao porto do Rio de Janeiro. O trecho a ser

[16] Cf. Espíndola (2005).

restaurado em parceria com o Governo Federal seria o que ligava a cidade de Juiz de Fora, em Minas Gerais, à Petrópolis, no Rio de Janeiro (MPEMG, 1919, p. 108).

No ano de 1923, o executivo estadual ainda se movia no sentido da implementação de um plano de viação. O plano então apresentado sustentava-se sobre dois pilares: a construção de linhas economicamente vantajosas e o esforço para fazer de Belo Horizonte o centro da viação do estado, "de onde irradiem as vias de comunicação com os pontos extremos, com regiões produtoras e com portos de mar mais próximos" (MPEMG, 1923, p. 153). Ainda estava presente uma dupla preocupação: com a integração econômica do estado entre suas diferentes regiões e o centro administrativo, por um lado, e com a ligação a outros estados e ao oceano, por outro. Para a colocação em prática do plano, era defendida a ação direta do Estado, a parceria com empresas idôneas, além da negociação com o Governo Federal para a expansão de sua rede em Minas Gerais; neste caso específico, citava a ligação ferroviária com o Triângulo Mineiro, "ainda segregado do estado" (MPEMG, 1923, p. 155). Naquele ano, Minas Gerais contava com 7.114 quilômetros de vias férreas em tráfego.

Considerações finais

Em 2008, Marcelo Magalhães Godoy e Lidiany Silva Barbosa publicaram o artigo "Uma outra modernização. Transportes em uma província não exportadora – Minas Gerais, 1850-1870", no qual analisaram a proposta de um plano de viação para a província no período apontado no título. Em Minas Gerais, uma província não exportadora, as estradas de terra possuíam papel fundamental na construção de um projeto de integração interna e de autonomia provincial, o qual aos poucos cedeu espaço à ferrovia, móvel da integração dependente (GODOY; BARBOSA, 2008). No final do século XIX, já havia se instaurado a hegemonia do projeto ferroviário.

Nos projetos de integração de Minas Gerais na Primeira República, fica evidente a opção pela ferrovia, dentro de um padrão bem estabelecido no período. De certa maneira, o que os administradores do estado de Minas Gerais buscavam não era articulação entre as diferentes regiões, pois, mesmo que em outro nível, esta já existia. Existiam diferentes caminhos que cruzavam e interligavam diferentes porções do território mineiro, como notaram Godoy e Barbosa. No entanto, esta integração não alcançava a velocidade e o ritmo esperados em tempos de Segunda Revolução Industrial. Para os administradores mineiros, as ligações deveriam ser mais eficazes para os novos tempos.

Se não houve uma integração como a esperada pelo governo mineiro, ocorreram avanços pautados na expansão da rede ferroviária e das estradas de terra, o que levou a uma maior integração entre as diferentes regiões entre si e com Belo Horizonte, tal como entre o estado de Minas Gerais e o mercado nacional e internacional – grande parte do estado não padecia do isolamento e autossuficiência apontado por Iglesias em texto clássico (IGLESIAS, 1958) e já revisto por parte substancial da historiografia. Por último, como ficou claro, não houve dicotomia entre os projetos de integração interna e externa no período em tela. Nos casos aqui tratados, ambas as ações foram complementares e, como já apontado por Lobato (2018), a partir de outros caminhos, articuladas de maneira complexa.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARAÚJO, Ana Luiza Gomes. **Estrutura da produção agropecuária e desigualdade fundiária no estado de Minas Gerais em 1920**. 2022. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Ciências Econômicas) – Instituto de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Federal de Ouro Preto, Ouro Preto, 2022.

BATISTA, Felipe de Alvarenga; BARBOSA, Lidiany Silva; GODOY, Marcelo Magalhães. Transportes, modernização e formação regional – subsídios à história da era ferroviária em Minas Gerais, 1870-1940. **Revista de história regional**, v. 17, n. 1, 2012.

BORGES, Barsanufo Gomides. **O despertar dos dormentes**. Goiânia: UFG, 1989.

BRAUDEL, Fernand. **Civilização material, economia e capitalismo. As+ estruturas do cotidiano.** Trad. Telma Costa. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

BRIOSCHI, Lucila Reis. **Na estrada do Anhanguera:** uma visão regional da história paulista. São Paulo: Humanitas, 1999.

CARRARA, Angelo Alves. **Minas e currais:** produção rural e mercado interno em Minas Gerais 1674-1807. Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2007.

CHAVES, Cláudia Maria das Graças. **Perfeitos Negociantes. Mercadores das Minas setecentistas**. São Paulo: Annablume, 1999.

ESPÍNDOLA, Haruf Salmen. **Sertão do Rio Doce**. Bauru – SP: EDUSC, 2005.

FERREIRA, Natânia Silva. **O consumo na cidade criada nos anseios da modernidade da Primeira República – Belo Horizonte (1894 – 1930).** 2022. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Econômico) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2022.

GODOY, Marcelo Magalhães; BARBOSA, Lidiany Silva. Uma outra modernização: transportes em uma província não exportadora - Minas Gerais, 1850-1870. **Economia e Sociedade**, v. 17, n. 2, p. 159-186, 2008.

HOBSBAWM, E. **A Era dos Impérios - 1875 – 1814**. São Paulo: Paz e Terra, 2011.

IGLÉSIAS, Francisco. **Política econômica do governo provincial mineiro (1835-1889).** Rio de Janeiro: INL, 1958.

IGLÉSIAS, Francisco. Política econômica do Estado de Minas Gerais, 1890-1930. In: **SEMINÁRIO DE ESTUDOS MINEIROS**, 5, Belo Horizonte: UFMG, 1982.

LENHARO, Alcir. **As Tropas da Moderação:** o abastecimento da Corte na formação política do Brasil, 1808-1842. 2. ed. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Transportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1993.

LOURENÇO, Luiz Augusto Bustamante. **Das fronteiras do Império ao coração da República**: O território do Triângulo Mineiro na Transição para a formação sócio-espacial capitalista na segunda metade do século XIX. 2007. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

MARTINS FILHO, Almicar Viana. **O segredo de Minas:** a origem do estilo mineiro de fazer política. Minas Gerais: Crisálida, 2009.

MARTINS, Marcos Lobato . Sobre a feição da 'heroica província': mosaico de regiões desarticuladas ou território crescentemente integrado? **Revista Espinhaço**, v. 7, p. 27-38, 2018.

MARTINS, Roberto Borges. **A economia escravista mineira**. Belo Horizonte: CEDEPLAR/UFMG, 1980.

MELLO, João Manuel. **O capitalismo tardio. Contribuição à revisão crítica da formação e do desenvolvimento da economia brasileira**. São Paulo: Brasiliense, 1998.

MENSAGEM dirigida pelo Presidente do estado de Minas Gerais, Dr. Chrispin Jacques Bias Fortes, ao Congresso Mineiro em sua primeira sessão ordinária da segunda legislatura, no ano de 1895. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/171#?c=0&m=118&s=0&cv=2&r=0&xywh=-319%2C1317%2C2944%2C2077>, acessado em junho de 2023.

MENSAGEM dirigida pelo Presidente do estado de Minas Gerais, Dr. Chrispin Jacques Bias Fortes, ao Congresso Mineiro em sua quarta sessão ordinária da segunda legislatura, no ano de 1897. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/171#?c=0&m=118&s=0&cv=2&r=0&xywh=-319%2C1317%2C2944%2C2077>, acessado em junho de 2023.

MENSAGEM dirigida pelo Presidente do estado de Minas Gerais, Dr. Chrispin Jacques Bias Fortes, ao Congresso Mineiro em sua terceira sessão ordinária da segunda legislatura, no ano de 1896. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/171#?c=0&m=118&s=0&cv=2&r=0&xywh=-319%2C1317%2C2944%2C2077>, acessado em junho de 2023.

MENSAGEM dirigida pelo Presidente do estado, Delfim Moreira da Costa Ribeiro, ao Congresso Mineiro em sua oitava sessão ordinária da sétima legislatura, no ano de 1917. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/171#?c=0&m=118&s=0&cv=2&r=0&xywh=-319%2C1317%2C2944%2C2077>, acessado em junho de 2023.

MENSAGEM dirigida pelo Presidente do estado, Dr. Arthur da Silva Bernardes, ao Congresso Mineiro em sua primeira sessão ordinária da sexta legislatura, do ano de 1919. <http://ddsnext.crl.edu/titles/171#?c=0&m=118&s=0&cv=2&r=0&xywh=-319%2C1317%2C2944%2C2077>, acessado em junho de 2023.

MENSAGEM dirigida pelo Presidente do Estado, Dr. Arthur da Silva Bernardes, ao Congresso Mineiro em sua quarta sessão ordinária da oitava legislatura, no ano de 1922. <http://ddsnext.crl.edu/titles/171#?c=0&m=118&s=0&cv=2&r=0&xywh=-319%2C1317%2C2944%2C2077>, acessado em junho de 2023.

MENSAGEM dirigida pelo Presidente do estado, Dr. Francisco Silviano de Almeida Brandão, ao Congresso Mineiro em sua segunda sessão ordinária da terceira legislatura no ano de 1900. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/171#?c=0&m=118&s=0&cv=2&r=0&xywh=-319%2C1317%2C2944%2C2077>, acessado em junho de 2023.

MENSAGEM dirigida pelo Presidente do estado, Dr. Francisco Silviano de Almeida Brandão, ao Congresso Mineiro em sua terceira sessão ordinária da terceira legislatura no ano de 1901. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/171#?c=0&m=118&s=0&cv=2&r=0&xywh=-319%2C1317%2C2944%2C2077>, acessado em junho de 2023.

MENSAGEM dirigida pelo Presidente do estado, Dr. João Pinheiro da Silva, ao Congresso Mineiro em sua segunda sessão ordinária da quinta legislatura, no ano de 1908. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/171#?c=0&m=118&s=0&cv=2&r=0&xywh=-319%2C1317%2C2944%2C2077>, acessado em junho de 2023.

MENSAGEM dirigida pelo Presidente do estado, Dr. Wenceslau Braz Pereira Gomes, ao Congresso Mineiro em sua 4 sessão ordinária da 5 legislatura, no ano de 1910. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/171#?c=0&m=118&s=0&cv=2&r=0&xywh=-319%2C1317%2C2944%2C2077>, acessado em junho de 2023.

MENSAGEM dirigida pelo presidente do estado, Júlio Bueno Brandão, ao Congresso Mineiro em sua quarta sessão ordinária da sexta legislatura, no ano de 1914. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/171#?c=0&m=118&s=0&cv=2&r=0&xywh=-319%2C1317%2C2944%2C2077>, acessado em junho de 2023.

MENSAGEM dirigida pelo presidente do estado, Júlio Bueno Brandão, ao Congresso Mineiro em sua segunda sessão ordinária da sexta legislatura, no ano de 1912. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/171#?c=0&m=118&s=0&cv=2&r=0&xywh=-319%2C1317%2C2944%2C2077>, acessado em junho de 2023.

MENSAGEM dirigida pelo presidente do estado, Júlio Bueno Brandão, ao Congresso Mineiro em sua terceira sessão ordinária da sexta legislatura, no ano de 1913. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/171#?c=0&m=118&s=0&cv=2&r=0&xywh=-319%2C1317%2C2944%2C2077>, acessado em junho de 2023.

MENSAGEM dirigida pelo presidente do estado, Raul Soares, ao Congresso Mineiro lida na abertura da primeira sessão ordinária da nona legislatura (1923). Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/171#?c=0&m=118&s=0&cv=2&r=0&xywh=-319%2C1317%2C2944%2C2077>, acessado em junho de 2023.

MENSAGEM dirigida pelo Vice-Presidente do estado, Dr. Joaquim Candido da Costa Sena, ao Congresso Mineiro em sua quarta sessão ordinária da terceira legislatura, no ano de 1902. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/171#?c=0&m=118&s=0&cv=2&r=0&xywh=-319%2C1317%2C2944%2C2077>, acessado em junho de 2023.

OLIVEIRA, Paulo Roberto de. Entre São Paulo e o sertão: a intermediação mineira do comércio goiano no início do século XX**. Revista de História (USP)**, n. 167, p. 165-192, 2012.

OLIVEIRA, Paulo Roberto de. São Sebastião do Paraíso: o café e o gado na segunda metade do século XX In: SAES, Alexandre Macchione; MARTINS, Marcos Lobato; GAMBI, Thiago Fontelas Rosado. (Org.). **Sul de Minas em urbanização:** modernização urbana no início do século XX. São Paulo: Alameda, 2016.

OLIVEIRA, Paulo Roberto de. **Um caminho voltado para dentro**: o circuito goiano e as relações entre Goiás e São Paulo na Primeira República. 2014. Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

PIRES, Anderson. **Café, finanças e bancos. Uma análise do sistema financeiro da Zona da Mata de Minas Gerais**. 2004. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2004.

RESENDE, Maria Efigênia Lage de. Uma interpretação sobre a fundação de Belo Horizonte. **Anais do VII Simpósio Nacional dos professores universitários de História – ANPUH**, Belo Horizonte, set. 1973.

RESENDE, Maria Efigênia Lage de. Uma interpretação sobre a fundação de Belo Horizonte. **Anais do VII Simpósio Nacional dos professores universitários de História – ANPUH**, Belo Horizonte, setembro de 1973.

RESTITUTI, Cristiano Corte. **As Fronteiras da província**: rotas de comércio interprovincial, Minas Gerais, 1839 – 1884. 2006. Dissertação (Mestrado em Economia), Faculdade de Ciências e Letras de Araraquara, UNESP, Araraquara, 2006.

SAES, Alexandre Macchione; MARTINS, Marcos Lobato (Orgs.). **Sul de Minas em transição:** a formação do capitalismo na passagem para o século 20. Bauru: Edusc/Fapemig, 2012.

SAES, Alexandre Macchione; MARTINS, Marcos Lobato; GAMBI, Thiago Fontelas Rosado. (Org.). **Sul de Minas em urbanização:** modernização urbana no início do século XX. São Paulo: Alameda, 2016.

SILVA, Marcel Pereira da. **Do café ao gado. As ferrovias em Minas Gerais**. 2012. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

SILVA, Marcel Pereira da. **Nos trilhos da incerteza**: A Rede Sul Mineira no contexto ferroviário brasileiro (1910-1934). 2012. Tese (Doutorado em História Econômica), USP/FFLCH, 2012.

SLENES, Robert W. Os múltiplos de porcos e diamantes: a economia escrava de Minas Gerais no século XIX. **Estudos Econômicos**, São Paulo, v. 18, n. 3, p. 449-495, 1988.

SOUZA João Valdir Alves de; HENRIQUES Márcio Simeon (Org). **Vale do Jequitinhonha**. **Formação histórica, populações e movimentos**. Belo Horizonte: UFMG/PROEX, 2010.

SOUZA, João Valdir Alves de. Mineração e pecuária na definição do quadro cultural do Termo de Minas novas. In: SOUZA João Valdir Alves de; HENRIQUES Márcio Simeon (Org). **Vale do Jequitinhonha**. **Formação histórica, populações e movimentos.** Belo Horizonte: UFMG/PROEX, 2010.

WIRTH, John. **O Fiel da balança. Minas Gerais na Federação Brasileira.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.